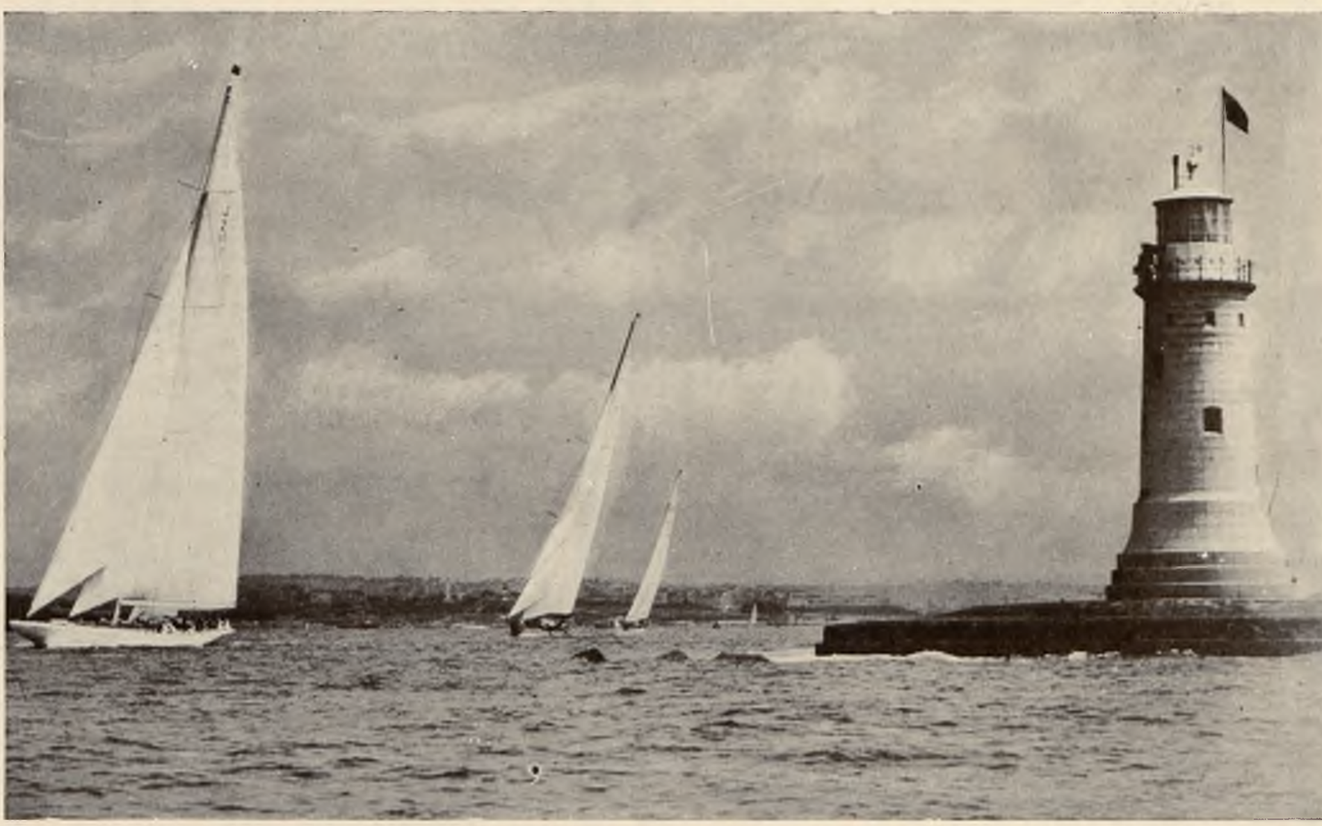
ROK V. LISTOPAD 1935. NR 11.

WIADOMOŚCI PORTU · GDYŃSKIEGO

• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •







POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P.A.T.

ROK V. LISTOPAD 1935. NR 11.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

WŁ. WILCZEWSKI

Rozwój angielskiej i niemieckiej marynarki handlowej przed wojną

NIEMIECKA marynarka handlowa zawdzięcza swój przedwojenny rozwój przedewszystkiem rozbudowie kolei żelaznych i sieci kanałów łączących Hamburg i Bremę z bliższem i dalszem zapleczem; dalej zniesieniu ostatnich barjer celnych między poszczególnemi państewkami dzisiejszej Rzeszy niemieckiej i rozwojowi przemysłu niemieckiego. Obok tych najważniejszych czynników rozwoju niemieckiej marynarki handlowej w okresie przed wojną światową należy jeszcze wymienić: emigrację z kontynentu europejskiego przewożoną pod niemiecką banderą z Hamburga i Bremy głównie do północnej i południowej Ameryki; koncentracje stanu posiadania w ręku nielicznych ale zato silnych finansowo i organizacyjnie kompanij okrętowych i wreszcie szczęśliwą technikę niemieckich towarzystw okrętowych polegającą na tem, że w porcie do którego przybijały okręty niemieckie tworzono natychmiast agentury, których agenci zajmowali się jednocześnie przedstawicielstwem niemieckich firm eksportowych. W ten sposób agenci towarzystw okrętowych, starając się o ładunek dla statków swych towarzystw, jednocześnie pracowali gorliwie nad znajdywaniem i rozszerzaniem rynków zbytu dla produktów przemysłu niemieckiego.

W wiekach średnich trzy miasta niemieckie: Hamburg, Brema i Lubeka stanowiące podstawę Ligi Hanzeatyckiej, posiadały liczne statki handlowe i prowadziły handel zarówno dalekodystansowy zamorski jak i przybrzeżny przewożąc w dużej mierze ładunki obrotu towarowego Anglji i jej kolonij. Od roku 1645 jednak Anglja wprowadza prawa zastrzegające przewóz ładunków dalekodystansowych banderze angielskiej. Prawa te odczuły dotkliwie niemieckie miasta hanzeatyckie, a chociaż w roku 1849 Anglja zmieniła swą politykę protekcjonistyczną na liberalną i zniosła wszystkie „navigation act'y", niemniej polityka protekcjonistyczna innych państw i silna chociaż wolna konkurencja potężnej już wówczas marynarki handlowej angielskiej nie dopuszczają do rozwoju floty handlowej niemieckich portów hanzeatyckich. To też w XVII stuleciu Liga Hanzeatycka upada.

Brema, Hamburg i Lubeka zakosztowawszy niezależności z czasów średniowiecznych długo nie chciały jej utracić odgradzając się od innych państw Rzeszy barjerą celną i istniejąc jako „miasta wolne". Barjera celna była jednak znaczną przeszkodą dla rozwoju marynarki handlowej, gdyż utrudniała dowóz towarów z zaplecza. Towary przywożone drogą morską do Hamburga, Bremy i Lubeki były wówczas przez kupców tamtejszych wymieniane na towary, które przyszły do tych portów również drogą morską. Handel w tych warunkach był mocno utrudniony i ograniczony, a statkom brak było ładunków.

Mniejwięcej w połowie XIX wieku w pobliżu Hamburga, mianowicie w Altonie, powstają zakłady przemysłowe. Przemysł ten nie może się jednak rozwinąć spowodu trudności jakie mu stwarza Hamburg. Wówczas Bismark postanawia ograniczyć wolność Hamburga decydując się przyłączyć jedną część Hamburga do unji celnej Rzeszy, pozostawiając drugą część tego portu jako wolne miasto. To samo spotyka i Bremę.

Odtąd zaczyna się rozwój niemieckiej marynarki handlowej. Rozwój ten w świetle cyfr przedstawia się następująco: w roku 1850 flota Hamburga wynosiła 73.000 tonn, w roku 1858 — 143.000 tonn, a w 1913 — przeszło 2 miljony tonn. Taki sam wzrost marynarki handlowej zauważyć się daje i w Bremie. W roku 1850 flota Bremy wynosi — 67.000 tonn, które wzrastają do 124.000 tonn w roku 1858. Ogółem tonaż niemieckiej marynarki handlowej wzrasta z 1.569.000 B. R. T. w roku 1890, co stanowi 7,1% tonażu światowego do 5.459.000 B.R.T. w roku 1914, czyli do 11,1% całego światowego tonażu, stawiając marynarkę tą na drugiem miejscu w szeregu marynarek handlowych poszczególnych krajów.

Jeżeli przyjrzeć się bliżej warunkom w jakich następował rozwój niemieckiej marynarki handlowej, to zauważyć można przedewszystkiem, że rozwój ten dokonywał się przed rozwojem niemieckiego handlu i przemysłu.

W miarę rozwoju handlu i przemysłu w Niemczech powstawały niezwłocznie nowe linje kolejowe i kanały, które szybko wiązały Hamburg i Bremę z zapleczem dostarczając marynarce handlowej surowce i towary do przewozu i odwrotnie otwierając rynki zbytu dla artykułów sprowadzonych do wymienio-

nych portów drogą morską. Rzeka Elba odegrała pod tym względem dużą rolę i przyczyniła się znacznie do rozwoju portu w Hamburgu. Mniej więcej równocześnie nastąpiło w Niemczech zniesienie barjer celnych pomiędzy poszczególnemi państewkami wchodzącemi dziś w skład Rzeszy.

Co do artykułów przewożonych na krótko przed wojną światową w niemieckim obrocie towarowym morskim, wymienić należy w wywozie: węgiel, którego Hamburg wywoził około 1 miljona ton, przywożąc nieco więcej niż 1 miljon ton węgla z Anglji, co tłumaczy się położeniem kopalni węgla w Niemczech z jednej strony, a z drugiej, dogodnemi warunkami dowozu węgla angielskiego. Przez Hamburg wywożono również przeszło 1 miljon ton cukru, który przychodził Elbą z Austrji i Czechosłowacji; trunki, jak głównie piwo, wino etc.; wreszcie sole potasowe i inne stanowiły też dość znaczny kontyngent w wywozie morskim Hamburga.

W przywozie, wymienić należy: saletrę chilijską, której Niemcy sprowadzały przed wojną około pół miljona ton; około 2 miljonów środków żywnościowych oraz surowce dla przemysłu i rolnictwa.

Przez Bremę szedł głównie ruch emigracyjny. Tędy wyjeżdżał za morze do niezaludnionych a zasobnych w bogactwa krajów wychodźca europejski, bądź emigrant przyjeżdżający ze starych przeludnionych kontynentów, aby za namową agenta niemieckiej linji okrętowej wsiąść w Bremie na statek i dotrzeć czy to do północnej, czy południowej Ameryki, Afryki lub Australji. Ogółem statki niemieckie przewoziły przed wojną rocznie kilkaset tysięcy emigrantów.

Cały ten obrót jednak nie był dostateczny aby zrównać tonaż niemieckiej floty handlowej z tonażem angielskiej marynarki, która pod względem tonażu stała zawsze na pierwszem miejscu osiągając w latach 1912—1913 olbrzymią cyfrę 20,7 miljonów B. R. T., w czem większość, jak to zobaczymy dalej, stanowiły t. zw. „trampy", czyli statki kursujące nie na regularnej linji, łączącej dwa czy więcej portów, ale idące tam, dokąd przytrafia się zawieść ładunek i wracające bądź bez towaru, bądź wioząc w drodze powrotnej takie artykuły, jakie trafiło się zabrać z miejsca wyładunku.

Ładunek niemieckiej floty handlowej nie nadawał się do przewozu „trampami", to też w ogólnej cyfrze przedwojennego tonażu marynarki niemieckiej stosunkowo bardzo niewielka część przypada na „trampy", a cały prawie tonaż, można powiedzieć, stanowią statki kursujące po linjach regularnych. Cyfrowo przedstawia się to następująco: w roku 1914 na ogólną sumę tonażu niemieckiej floty handlowej 5.459.000 B. R. T. przypada 4.300.000 B.R.T. na tonaż statków kursujących po linjach regularnych, a reszta, t. j. około 1 miljona B. R. T. na t. zw. „trampy".

Ładunek przedwojennej marynarki niemieckiej składał się w znacznej mierze z objektów, które spotykały na rynku zbytu silną konkurencję artykułów innych krajów. Zauważyli to szybko armatorzy niemieccy, którzy pragnąc rozwoju własnego tonażu postarali się usunąć przeszkodę. Uczyniono to w ten sposób, że wszędzie, we wszystkich portach, gdzie docierały niemieckie statki tworzono natychmiast agencje okrętowe, których pracownicy zajmowali się jednocześnie bądź reprezentacją, bądź akwizycją dla niemieckich firm eksportowych. Ponieważ rozwój niemieckiej floty handlowej, jak to już zaznaczyliśmy, nastąpił przed rozwojem przemysłu i handlu w Niemczech, przeto działalność agentów niemieckich kompanij okrętowych spełniających dla przemysłu niemieckiego rolę komiwojażerów zagranicznych, przyczyniła się znacznie do rozwoju eksportu i wogóle handlu i przemysłu niemieckiego. Jednocześnie akwizycje towarowe niemieckich agentów okrętowych dostarczały coraz to wzrastających ładunków dla statków niemieckich, przez co znów powodowany był dalszy rozwój tonażu niemieckiej floty handlowej.

W tych warunkach niemiecki handel zamorski w roku 1911 osiągnął, wartościowo biorąc, 19 miljardów marek. Z tego przywóz wynosił przeszło 10 miljardów marek, a wywóz przeszło 8 miljardów marek, w czem wyroby przemysłu niemieckiego figurują na pokaźną sumę 5 miljardów marek.

Charakterystyczną również cechą niemieckiej marynarki handlowej jest skoncentrowanie jej w rękach nieledwie kilku wielkich towarzystw okrętowych. W roku 1913 stan posiadania statków floty niemieckiej rozdzielał się następująco: największą z niemieckich linij okrętowych była zawsze Hamburg—Ameryka Linie, która w tym czasie posiadała 171 statków (bez pomocniczych) i przeszło 1 miljon B. R. T., za nią co do wielkości posiadanego tonażu idzie: Norddeutscher Lloyd ze stanem posiadania 131 statków, mających około 900.000 B. R. T. Dalej szła Hansa — 63 statki o przeszło 300.000 B. R. T.; Hamburg Sud—Amerika — 49 statków o 250.000 B. R. T.; Deutsch Australische Linie — 50 statków również o 250.000 B. R. T.; Kosmos — 28 statków o 160.000 B. R. T.; Deutsche Lewant Linie — 55 statków — 150.000 B. R. T.; Woermann Linie — 39 statków o przeszło 100.000 B. R. T. i Deutsche Ost-Afrika Linie — 23 statki o również 100.000 B. R. T. Widzimy zatem, że w roku 1913 na 9 towarzystw okrętowych przypadało przeszło 3.100.000 B. R. T., czyli więcej niż połowa całego tonażu niemieckiej marynarki handlowej.

Wysokie skoncentrowanie stanu posiadania w handlowej marynerce niemieckiej spowodowane było przedewszystkiem rodzajem ładunków przewożonych pod banderą niemiecką. Pozatem przyczyniła się również do tego państwowa polityka subwencyjna oraz kolejowo-taryfowa.

Inaczej układały się warunki rozwoju angielskiej marynarki handlowej. W wiekach średnich stolica Anglji — Londyn była członkiem Ligi Hanzeatyckiej. W roku 1650 wprowadzono w Anglji t. zw. prawo Cromwella zabraniające przywóz towarów zagranicznych inaczej jak pod banderą angielską. Prawo to dotkliwie odczuła Liga Hanzeatycka i zwłaszcza Holandja. Nie można powiedzieć aby prawo Cromwella i wogóle protekcjonistyczna ówczesna polityka angielska była tym wyłącznym środkiem, który spowodował przeważające stanowisko angielskiej floty handlowej w tonażu światowym, gdyż przewagę tą Anglja osiągnęła dopiero po roku 1850, t. j. po zniesieniu prawa Cromwella i w okresie t. zw. „free ship policy". W roku 1890 mianowicie tonaż angielskiej marynarki handlowej wynosił 50% tonażu światowego. Przy tym stosunku Anglja nie utrzymała się jednak. Już w roku 1914 tonaż angielskiej floty handlowej w stosunku do tonażu światowego spada do 40%. Niemniej zarówno prawo Cromwella jak i później zastosowana w Anglj „free ship policy" przyczyniły się wybitnie do rozwoju tonażu marynarki handlowej Anglji.

W XIX stuleciu Anglja była największym producentem i największym eksporterem węgla kamiennego, a wywóz wielkich ilości tego artykułu przyczynił się pierwszorzędnie do wzrostu tonażu angielskiej marynarki handlowej w tym okresie. Niemniej sprzyjająco na rozwój angielskiej floty handlowej wpłynęły warunki geograficzne Wielkiej Brytanji, której posiadłości kolonjalne obejmują obszary rozsiane po całej kuli ziemskiej, pod najrozmaitszą szerokością i długością geograficzną. Wywóz zatem węgla i przywóz zamorskich surowców był tym czynnikiem, który głównie w połowie XIX wieku po-

wodował wzrost tonażu angielskiej floty handlowej.

Pod koniec XIX wieku sytuacja Anglji pod względem wywozu węgla zmieniła się nieco. Przybyła mianowicie konkurencja innych krajów, które rozwinęły u siebie produkcję węgla do rozmiarów przechodzących niekiedy, jak to miało miejsce w Stanach Zjednoczonych, produkcję węgla w Anglji. Trzecim czynnikiem rozwoju angielskiej marynarki handlowej w XIX stuleciu był wywóz produktów przemysłu angielskiego, który w tym okresie zamiany siły rąk ludzkich na maszynę parową, znacznie się rozwinął. Maszynę parową wprowadzono jednak w tym czasie nietylko do przemysłu angielskiego lecz wypierała ona również żagiel z komunikacji wodnej, do czego doszła jeszcze zamiana drzewa jako budulca używanego do budowy statków ówczesnych na żelazo. Poczęto w Anglji budować żelazne statki parowe i to całemi serjami czyli najtaniej. Tanie statki, tanio przewoziły towar, posiadały niski fracht, otrzymując ładunki z całego świata, co znów wpływało na dalszy wzrost angielskiej floty handlowej.

Charakter ładunku statków angielskich w przeciwieństwie do ładunków niemieckiej marynarki handlowej sprzyjał powstawaniu „trampów". To też do r. 1910 skład angielskiej floty handlowej wyróżnia się tem, że przeszło 60% ogólnego tonażu stanowią „trampy", a tylko 40% przypada na linje regularne. Do roku 1910 statki angielskiej marynarki handlowej są w posiadaniu wielkiej ilości drobnych armatorów, a dopiero od 1910 r., gdy wzmogła się konkurencja światowa między banderami poszczególnych krajów, zauważyć się daje w Anglji polityka koncentracji tonażu angielskiego w kilku wielkich, zasobnych kompanjach.

W latach 1912—1913 ogólny tonaż angielskiej marynarki handlowej wynosił 21 miljonów B. R. T., gdy ogólny tonaż światowy stanowił nieco mniej niż 50 miljonów B. R. T. Tonaż angielskiej marynarki zatem wynosił około 44% tonażu światowego, przyczem jak to już zaznaczyliśmy, znaczna większość tonażu przypada na „trampy", w przeciwieństwie do niemieckiej marynarki handlowej, która w tym samym mniej więcej czasie, posiadała zaledwie około 20% „trampów", a około 80% statków kursujących po linjach ustalonych.

Rodzaj ładunku wożonego przez statki angielskie, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że mniejwięcej 4/5 wywozu Anglji w końcu XIX i początku XX stulecia, stanowił węgiel, wymagał statków przysposobionych do ładunków ciężkich i masowych. Odpowiednio też do charakteru ładunku, wytworzył się w Anglji specjalny typ statku t. z. „packboat", przystosowany do przewozów ładunku każdego rodzaju, a więc: podróżnych, poczty, gotowych fabrykatów i artykułów masowych. Do utworzenia nowego typu statku przyczyniła się też nieregularność kursu statków angielskich, które płynąc jako „trampy" nigdy nie wiedziały jaki ładunek wypadnie im zabrać z portu wyładunku. Pozatem, wprowadzenie maszyny parowej, zastosowanie konstrukcji żelazej i budowa seryjna, przyczyniły się też niemało do powstania „packboat'ów". Jednakowoż rentowność „packboat'ów" zwłaszcza pływających jako „trampy" była niewielka. Mimo to budowa statków nowego typu rozpowszechniła się przed wojną w Anglji bardzo szybko. Przypisać to należy poza wymienionemi wyżej przyczynami również i zainteresowaniu, jakie armator, właściciel kopalni węgla i przemysłowiec angielski mieli w budowanych seryjnie, niekoniecznie dla zgóry określonej potrzeby, „packboat'ach".

Wreszcie podkreślić należy, że do rozwoju angielskiej marynarki handlowej przyczyniło się również państwo przez swą politykę subwencyjną, oddając do przewozu pocztę i udzielając kolonjalnych i admiralicyjnych subwencyj. W roku 1912—1913 poszło na subwencje 9,7 miljonów funtów. W tym też czasie mniejwięcej otrzymała kompanja Cunard Line długoterminową pożyczkę 53,1 miljonów funtów na bardzo niski $2^3/_4$% rocznie z warunkiem wybudowania dwu najszybszych w świecie transatlantyków. W ten sposób powstały dwa rozgłośne swego czasu na cały świat statki: „Mauretania" i „Lusitania" o szybkości 26 węzłów na godzinę, odbierając pierwszeństwo niemieckiemu statkowi „Kaiser Wilhelm II". Przedwojenna polityka subwencyjna Anglji szła w kierunku faworyzowania rozwoju linij regularnych, przyczem specjalnie jak to już zaznaczyliśmy wyróżniano kompanję „Cunard Line".

Tak się przedstawia w grubych zarysach rozwój angielskiej i niemieckiej marynarki handlowej przed wojną światową. Jak widzimy niejeden z tych czynników, jakie okazały się decydujące dla rozwoju angielskiej czy niemieckiej floty handlowej posiada dziś młoda marynarka handlowa polska. Naturalnie inne były ogólne warunki polityczne i gospodarcze dla rozwoju floty handlowej przed wojną, a inne panują obecnie. Niemniej pożytecznem wydaje się przypomnieć, że eksport węgla przyczynił się pierwszorzędnie do rozwoju największej dziś na świecie marynarki hadlowej angielskiej i że takie czynniki jak: udoskonalenie komunikacji kolejowej, rzecznej i kanałami i uzgodnienie jej pod względem kosztów przewozu z komunikacją morską, że wywóz setek tysięcy emigrantów oraz stworzenie całego systemu agentur towarzystw okrętowych we wszystkich niemal portach świata odwiedzanych przez banderę niemiecką przyczem agenci byli jednocześnie przedstawicielami, akwizytorami czy powiedzmy komiwojażerami niemieckich firm eksportowych — przyczyniły się w znacznej mierze do rozwoju niemieckiej floty handlowej.



T. SOPOĆKO

Zarządzenia sanitarne hamujące w XVIII wieku handel morski między Polską a Belgją

KAŻDY, kto pobieżnie dotykał się spraw eksportowych, wie dobrze jak uciążliwemi mogą się stać, nawet w naszych czasach, różne przepisy sanitarne podyktowane usprawiedliwioną obawą przed zawleczeniem groźnych epidemij lub często mniej uzasadnionemi względami ubocznemi oraz jak przykrem może się stać zbyt rygorystyczne ich stosowanie. Tem łatwiej zdajemy sobie sprawę z działania takich przepisów oraz ich ostrości w XVIII wieku, kiedy to w różnych częściach Europy i Bliskiego Wschodu wybuchały, co pewien czas, groźne epidemje dżumy, które napawały wszystkich panicznym strachem, a przed któremi nieznano innej obrony jak zupełna izolacja zakażonych miejsc i osób, aż do czasu wygaśnięcia zarazy.

Zupełnie przypadkowo wpadły nam do rąk trzy edykty Marji Teresy, które zwróciły naszą uwagę tem, iż odnosiły się do stosunków morskich między Polską a Belgją, będącą wówczas austrjacką prowincją. Rozporządzenia te ustalały przepisy mające na celu ochronę belgijskich portów i granic przed zawleczeniem z Polski i sąsiadujących z nią krajów szerzącej się tam dżumy. Straszna to była wówczas epidemja wyniszczająca całe kraje, to też obawa przed jej rozszerzeniem była zrozumiała i wytłomaczona.

Pragnąc uzupełnić treść znalezionych dokumentów zwróciliśmy się do „Recueil des Anciennes Ordonnances de la Belgique", wielkiego wielotomowego wydawnictwa urzędowego, gdzie w tomie X-ym znaleźliśmy siedem edyktów dotyczących tej sprawy. Sześć z nich odnosi się do okrętów z Polski lub innych portów morza Bałtyckiego, a tylko pierwszy, rozpoczynający tę serję, z datą 13-go sierpnia 1770 r. skierowany był przeciw dwum, nieznanym z nazwy, zakażonym okrętom szwedzkim, które niemogąc zawinąć do żadnego portu „błąkały się po morzu Śródziemnem". Wobec tego, iż nazwy owych okrętów nie zdołano ustalić, edykt wzbrania wjazdu do portów i zakazuje zbliżania się do brzegów belgijskich wszystkim okrętom szwedzkim przybywającym z morza Śródziemnego.

Dekrety bliżej nas obchodzące, bo regulujące, a raczej utrudniające, stosunki z Polską, wydane zostały z datami 19 września, 27 października (zasadniczy, złożony z 14-tu paragrafów), 19 listopada i 13 grudnia 1770 r. (ten ostatni posiada tekst flamandzki) oraz 8 czerwca i 2 listopada 1771 r.

Nim przejdziemy do bliższego rozpatrzenia tych zarządzeń zatrzymajmy się przez chwilę nad analogicznem wcześniejszem rozporządzeniem, stanowiącem podstawę, na którą wyżej wspomniane wielokrotnie się powołują. Jest to akt z 1-go sierpnia 1743 r. którego tekst znajdujemy w tomie V-ym na str. 562 wyżej cytowanego zbioru. W owym czasie w paru miastach nadbrzeżnych morza Śródziemnego szerzyła się dżuma, to też przepisy w pierwszym rzędzie odnosiły się do okrętów płynących z portów Śródziemnomorskich. Nie będziemy cytować wyliczenia portów zakażonych, skąd przybywającym okrętom zabraniano nietylko wjazdu do portów, ale nawet zbliżania się do brzegów i to bez względu na to do jakiej narodowości należały, nie wyłączając nawet tych, które były własnością mieszkańców austrjackich Niderlandów. Barki strażnicze, czuwające u wejścia do portów, otrzymały rozkaz wychodzić na spotkanie każdego ukazującego się na horyzoncie statku (zbliżając się doń, o ile możności, z wiatrem), badać skąd przybywa, a jeżeli stwierdzono, iż zawijał w czasie swej podróży do jednego z zakazanych portów, komandant barki winien był zawiadomić kapitana, iż ma natychmiast odpłynąć na pełne morze, gdyż w przeciwnym razie okręt będzie zatopiony By zaś inne władze nadbrzeżne nie miały żadnych wątpliwości, okręt taki zmuszony był wywiesić czerwoną chorągiew Statki przybywające z innych portów morza Śródziemnego czy Adrjatyku wszystkie musiały poddawać się czterdziestodniowej kwarantannie w miejscu na to przeznaczonem W czasie tego okresu nikt z oficerów, marynarzy ani pasażerów nie miał prawa wysiadać na ląd, ani nikt wchodzić na statek bez specjalnego pozwolenia gubernatora Prócz tego armatorzy i kapitanowie winni byli przedstawiać świadectwa, wydane w portach, z których okręt wyruszył lub gdzie się zatrzymał, stwierdzające stan zdrowia załogi oraz pochodzenie załadowanych towarów. Wszystkie te papiery, jak również konosamenty, listy morskie i paszporty nie mogły być przedstawiane



Widok Gdańska z XVIII wieku. Reprodukcja mało znanego sztychu niemieckiego ze zbiorów autora.

władzom, ani przez te być przyjęte bez uprzedniego zmoczenia w occie lub okadzenia. Były to jedyne stosowane wówczas zabiegi dezynfekcyjne.

Ze swej strony władze portowe obowiązane były dostarczać, z odpowiedniemi ostrożnościami, odbywającym kwarantannę okrętom żywność i napoje „po zwykłej cenie".

W czasie trwania kwarantanny wolno było jednak wyładowywać towary, które uważano za niepodlegające zakażeniu. Oto ich lista, bardzo charakterystyczna dla ówczesnych pojęć: wino, wódki, spirytus, ocet, oliwa, soki owocowe, ryż, ziarno, szafran, kawa, sól, oliwki, kapry, auchois, kasztany, wszelkiego rodzaju owoce surowe, suszone, smarzone i konfitury, miedź, ołów i t. p. Pozostałych towarów, to jest tych, które mogły przenosić źródło zarazy, nawet po odbyciu kwarantanny nie wolno było ani przywozić ani wyładowywać. Mamy więc obok listę zakazanych, niebezpiecznych, za które uchodziły: wełna, bawełna, tkaniny, nici wełniane, len, konopie, sznury, surowy jedwab, włosie, skóry zwierzęce, futra, pierze i t. p. Również opakowanie z wełny, nici, konopi czy sitowia lub słomy uniemożliwiało wprowadzeniu w granice Belgji w ten sposób opakowanych towarów.

Zaznajomiwszy się z temi zasadami kwarantanny przechodzimy do dekretów bezpośrednio nas obchodzących. Zaraz w pierwszym z nich z datą 19 września 1770 r. czytamy, iż powodem jego wydania jest pojawienie się morowej zarazy na Wołoszczyźnie, w Mołdawji i niektórych częściach Polski, wobec czego wszystkie okręty przybywające z Gdańska winne być poddane kwarantannie według przepisów zawartych w dekrecie z 1-go sierpnia 1743 r., których należy ściśle przestrzegać. Rozporządzenie to nosiło charakter zarządzenia prowizorycznego. Widocznie jednak epidemja nietylko nie wygasała, ale ogarniała nowe ośrodki, bo w następnym dekrecie czytamy: „...dowiadując się, iż choroba zakaźna nadal szerzy się w różnych częściach Polski i państw sąsiednich" cesarzowa (Marja Teresa) poleca swemu „aimê beau-frère et cousin" Karolowi Aleksandrowi księciu Lotaryngji i Baru, gubernatorowi Niderlandów, wydać nowe przepisy, w celu uzupełnienia już istniejących, dla ochrony wybrzeża i portów Flandrji. Sytuację uznano za poważną, bo to uzupełnienie wydane 27-go października 1770 r. ujęte zostało, aż w czternaście artykułów.

Przy badaniu tych dokumentów przychodzą czasem wątpliwości czy te zarządzenia spowodowane zostały wyłącznie względami sanitarnemi, czy też kryły się za niemi, jak się to i dziś zdarza, inne względy, czy to natury politycznej, czy ekonomicznej.



Św. Roch patron zadżumionych. Szkic flamandzki z XVIII wieku.
Odbitka z oryginalnej płyty ze zbiorów p. de Beera z Antwerpji.

Przepisy znajdujące się w omawianym dekrecie nakładały na wszelkie władze obowiązek pilnego obserwowania wszelkich włóczęgów (vagabonds et gens sans aveu). Zakazywały (do odwołania) wpuszczać w granice prowincji belgijskich wszelkiego rodzaju włóczęgów, niedźwiedników jak również żydów obojga płci, którzy zajmowali się kolpoltażem. Ich bagaże i rzeczy oraz łachmany winnebyły być natychmiast palone, a oni sami niezwłocznie wydaleni z granic.

Dawną listę towarów zabronionych uzupełniono zakazem sprowadzania zarówno lądem jak i morzem, starych ubrań i gałganów, które winnebyły być palone naraz na miejscu, w wypadku gdyby kto zamierzał je wwieść w granice prowincji.

Władze widocznie przewidywały możność zmylenia czujności straży pogranicznych, bo patrole wewnątrz kraju otrzymały rozkaz aresztowania osób, którym wjazd był wzbroniony oraz pociągnięcie do odpowiedzialności oberżystów, karczmarzy i wogóle wszystkich, ktoby im udzielił gospody. Kary za przekroczenie tych przepisów były dość wysokie, bo wynosiły po pięćdziesiąt florenów za każdą osobę, która nie była zameldowana. Kary te ściągano natychmiast.

Podobne grzywny groziły woźnicom, przewoźnikom i dozorcom promów, gdyby ułatwiali przejazdy wyżej wymienionym osobom zagrażającym zdrowiu publicznemu. Dekret ponownie zawiera listę towarów sprowadzanych z Polski, a których jako „podlegających zakażeniu", nie wolno ani wwozić, ani wyładowywać z okrętów ani nawet rozpakowywać. Towary te o ile pochodziły nie z Polski lecz i innych krajów i przywiezione były przez okręty nie podlegające kwarantannie, winne były być zaopatrzone

w świadectwa pochodzenia. Wykonanie tych przepisów poruczono urzędnikom sądowym i zarządom portów Ostendy i Nieuportu, przez które szedł w owym okresie główny import z Polski.

Jak wielka, wprost paniczna, musiała być obawa przed zawleczeniem morowej zarazy, zrozumiemy, znajdując dalej w tym edykcie, że ci którzy ośmielali się wprowadzić do kraju zabronione towary za fałszywemi lub podrobionemi świadectwami byli karani śmiercią.

Wszystkie bez różnicy statki przybywające z Gdańska, Prus Królewskich i Książęcych, jak również z Pomorza i Liwonji musiały być podawane kwarantannie według przepisów z 1. VIII. 1743 r.

Jeżeli mimo odbycia czterdziestodniowej kwarantanny podejrzewano istnienie infekcji czy to wśród załogi lub pasażerów czy w towarach, rząd prowincji winien był być natychmiast o tem powiadomiony i dopiero on stanowił o dalszym losie okrętu i towarów.

W razie gdyby wbrew przepisom jakiekolwiek towary zostały zrzucone na brzeg, najbliższa straż nadbrzeżna miała obowiązek natychmiast je podpalić, bez otwierania, i przeszkodzić by ktokolwiek się do nich zbliżał.

Również kara śmierci groziła tym, którzy omijając porty wyładowywali towary na brzeg i w ten sposób wprowadzali je na teren Flandrji, z pominięciem obowiązujących formalności.

Wszystkie te zarządzenia, przepisy i ograniczenia oraz sposób ich stosowania musiały być bardzo uciążliwe, a spotykając się z analogicznemi utrudnieniami w innych krajach, musiały poważnie hamować handel, na co gorzko się uskarżali kupcy i armatorzy.

By zmniejszyć te trudności, następny edykt wydany został „z troską aby handel z zagranicą nie ucierpiał"; nakłada on m. in. na władze miast, osad i wsi obowiązek bezpłatnego wydawania świadectw zdrowia dla towarów przeznaczonych do wywozu zagranicę i poleca „bien serieusement" przestrzeganie tego przepisu, za co czyni urzędników odpowiedzialnymi osobistym majątkiem. Równocześnie jednak ze zniesieniem opłat za świadectwa rozszerzono przepisy kwarantanny na towary pochodzące ze Żmudzi, Kurlandji oraz z Hamburga i Bremy.

Wreszcie około połowy 1771 roku przychodzą wieści iż epidemja dżumy wygasa na Podolu, Wołyniu i w innych dzielnicach Polski, i zaraz, 8-go czerwca, wydane zostaje nowe rozporządzenie rozluźniające dotychczasowe przepisy dotąd stosowanych ostrożności. Zależało najwidoczniej na wznowieniu obiegu towarowego, który przez dłuższy czas był tak silnie hamowany. A więc zwolniono statki przybywające z Gdańska, Prus Królewskich i Książęcych, Pomorza, Liwonji, Kurlandji, Żmudzi, Hamburga i Bremy od kwarantanny, o ile po zbadaniu ich okazywało się, iż nie wiozą towarów podlegających zakażeniu, że załoga jest zdrowa i w komplecie, oraz posiada w porządku świadectwa sanitarne. W takim razie, po przepisowem ocleniu, towary mogły być odrazu wyładowywane i przesyłane wgłąb kraju bez żadnych dalszych formalności. Ale okręty z tych portów, o ile posiadały towary podlegające zakażeniu nadal odbywały kwarantannę lub musiały przedstawić zaświadczenia stwierdzające, że towary te były rozpakowane i wystawione przez pewien czas na powietrze w miastach, gdzie je ostatecznie załadowano. W takim razie mogły być przyjmowane.

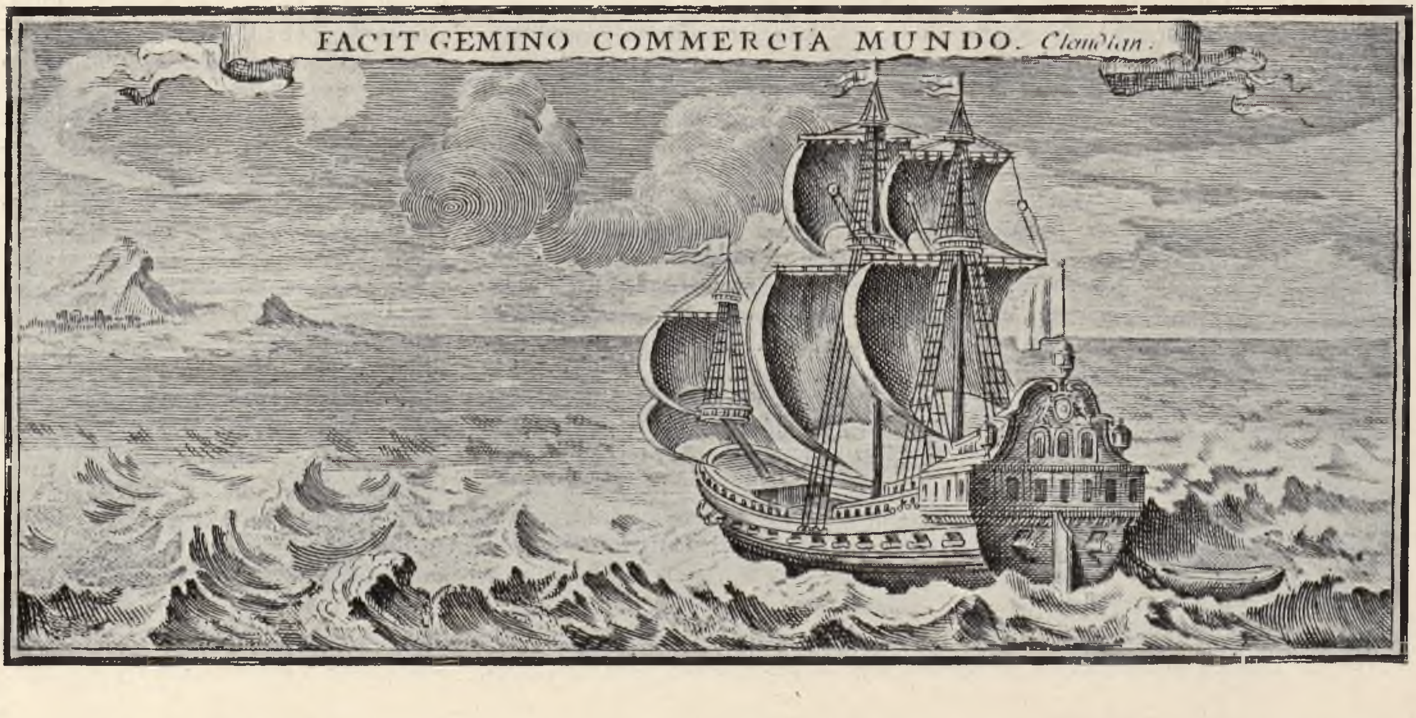
W wypadku jednak gdy znajdowano załogę nie w komplecie lub gdy nie posiadała ona świadectw zdrowia, okręt podlegał kwarantannie bezwzględu na rodzaj ładunku.

Dekret kończy się poleceniem do rad miejskich i urzędników sądowych Ostendy, Nieuportu i Bruges „tenir sérieusement la main à l'execution" tego zarządzenia, które stanowiło poważne odprężenie sytuacji przez rozluźnienie i uchylenie kłopotliwych przepisów, które prócz swej ostrości dawały szerokie pole do różnych szykan i ubocznych trudności ze strony zbyt gorliwych wykonawców.

Cóż, kiedy polepszenie sytuacji trwało bardzo krótko.

Znów nadchodzą niepokojące wieści o wybuchu wśród ludności Moskwy i jej okolic choroby zakaźnej „mającej wszelkie cechy dżumy" oraz, że ta epidemja, rozszerzając się, zaczyna przenosić się i na inne dzielnice i kraje sąsiednie oraz, że Polska również nie jest wolna od tej klęski. Wobec czego 2-go listopada 1771 r. znów zostały cofnięte niedawno wprowadzone ułatwienia i wróciły do życia w całej rozciągłości wszystkie obostrzenia, stosowane obecnie do wszystkich okrętów przybywających z Bałtyku i morza Białego.

Edykt ten jest ostatnim w serji przepisów ochronnych skierowanych przeciw dżumie, które zawarte są w cytowanym zbiorze rozporządzeń.



Wystarczy to nam najzupełniej do zrozumienia tej wielkiej obawy, jaka kierowała ustawodawcą, by uchronić swój kraj od tej strasznej w owych czasach epidemji, w walce z którą nie znano innego skutecznego środka jak odcięcie się nieprzebytym murem od jej ogniska. Te suche przepisy malują nam doskonale niezliczone tragedje, które kryły wewnątrz okrętów, słusznie lub niesłusznie, podejrzanych i uznanych za zakażone, którym przy zbliżeniu się do portów grożono zatopieniem, pozbawiając wszelkiej pomocy i pozostawiając je całkowicie ich nieszczęsnemu losowi.

Obawa przed morem budziła jednak niekiedy drzemiące w głębi najczarniejszych ludzkich dusz szlachetne odruchy, niwelując największe antagonizmy. Warto zacytować ciekawy historyczny fakt, który miał miejsce w 1720 r., kiedy Marsylja została nawiedzona przez tę klęskę. Papież Klemens XI wysłał morzem do Marsylji 3500 miar zboża dla cierpiącej i odciętej od świata ludności. Statek wpadł w ręce Tuniskich Korsarzy. Gdy jednak ich herszt dowiedział się o przeznaczeniu ładunku wypuścił załogę na wolność i pozwolił odpłynąć nie tknąwszy papieskich darów. „Wypełń twój obowiązek chrześcijaninie, rzekł do kapitana, nie jestem twym wrogiem, bo by mnie Bóg skarał". Wypadek ten został uwieczniony w napisie umieszczonym na jednej ze ścian pomnika wystawionego w Marsylji na pamiątkę ofiar epidemji. Czytamy tam: „Cześć królowi Tunisu, który uszanował dar papieski przeznaczony dla nieszczęśliwych. W ten sposób powszechna moralność łączy w dobroczynności ludzi, których dzielą przekonania religijne".

W czasach wielkich klęsk zawsze daje się zauważyć odżycie wiary. Ludzie szukają pomocy nadprzyrodzonej tam, gdzie sami czują się bezsilni. W czasach epidemji dżumy w wielu krajach, a wśród nich w Polsce i Belgji, wielkiej czci doznawał święty Roch patron, do którego się udawano w obawie przed wszelkiego rodzaju chorobami zakaźnemi zarówno wśród ludzi jak i zwierząt domowych. Cześć tę dokumentuje wielka ilość obrazów i obrazków przedstawiających tego świętego pokrytego ranami, a obok niego jego wiernego psa — żywiciela. Umieszczamy tu reprodukcję flamandzkiego sztychu z XVIII w., przedstawiającego św. Rocha, według odbitki z oryginalnej płyty będącej w posiadaniu p. de Beera z Antwerpji.

Z naszym tematem łączy się również reprodukowany tu, pochodzący z początku osiemnastego wieku, mało znany, niemiecki sztych przedstawiający widok Gdańska. Zamieszczona po bokach legenda wspomina rok 1709, który smutno upamiętnił się w historji tego portu przez straszną epidemję, w czasie której zmarło od zarazy trzydzieści tysięcy mieszkańców.

Nie od rzeczy będzie zaznaczyć, iż przeglądając rozporządzenia belgijskie z czasów tej epidemji nie znajdujemy żadnych zarządzeń ochronnych podobnych do tych, które w sześćdziesiąt parę lat później będą stosowane na wieść o dżumie na odległym Podolu, Wołoszczyźnie czy w Moskwie.

Może nie będzie nadużyciem cierpliwości czytelnika, jeżeli na marginesie tych uwag przytoczymy w tłomaczeniu całkowity tekst legendy znajdującej się obok reprodukowanego tu sztychu, która dobitnie obrazuje nastroje jakie w początku XVIII w. panowały w Gdańsku odnośnie do Polski. Niemieckie pochodzenie i tekst tej ryciny wykonanej przez sztycharza Gabriela Bodenehra nie nasuwa żadnych wątpliwości.

Czytamy więc:

„Gdańsk, po łacinie Dantiscum lub Gedanum, leży u ujścia Wisły. Jest to miasto wyjątkowo piękne i wielkie, bogate, bardzo dobrze obwarowane i potężne. Poprzednio było ono wolnem miastem, oddało się jednak pod opiekę Polski i żyje pod jej skrzydłami ciesząc się wolnością. Mieszkańcy są różnych religji. Handel zwłaszcza zbożem, kwitnie nadzwyczajnie. Tuż u ujścia Wisły leży znana twierdza Wisłoujście, w której zamknięty był w 1656 r. stary hr. Koenigsmark, pojmany przez Gdańszczan. Opodal Gdańska leży wspaniały klasztor Oliwa, w którym w 1660 r. podpisano pokój między Polską a Szwecją. Nieszczęsną datą dla Gdańska, tak ciężko dotkniętego czasu wojny północnej, „był r. 1709, kiedy od zarazy zmarło 30.000 mieszkańców".

J. JANIAK

Zbyt oleju i węgla bunkrowego w porcie gdyńskim

POWAŻNY zbyt węgla bunkrowego w porcie gdyńskim uzasadniony jest położeniem Gdyni na drodze do północnej i wschodniej części Bałtyku. Pozatem większą część statków zawijających do portu gdyńskiego stanowią parowce: ok. 91% tonażu nrt.

Wyposażenie portu gdyńskiego w specjalne urządzenia do bunkrowania węglem przyczynia się do szybkiego i sprawnego zaopatrywania statków w niezbędne paliwo. Większość statków zaopatruje się w węgiel bunkrowy po zniżonej cenie, na podstawie całorocznych kontraktów, zawartych z poszczególnemi firmami bunkrowemi. Przeciętnie cena węgla bunkrowego w ciągu roku 1934 kształtowała się ok. 24 zł w wolnym obrocie, natomiast cena kontraktowa wynosiła ok. 22 zł. Ta cena utrzymywała się do 31 X. r. b.; z dniem 1 XI. r. b. cena węgla bunkrowego w wolnym obrocie wynosi 23,50 zł, cena kontraktowa 21,30 zł.



Poniższe zestawienie ilustruje zbyt węgla bunkrowego w latach 1931 do 1934:

Rok	Ilość w tonach	Wart. w złot.
1931	206.100	5.358.600,—
1932	152.300	3.959.800,—
1933	180.900	4.342.500,—
1934	208.700	4.591.400,—

Spadek zbytu węgla bunkrowego w latach 1932 i 1933 był następstwem kształtowania się ogólnej konjunktury gospodarczej.

W ciągu 10 miesięcy 1935 r. zbyt węgla bunkrowego wynosi 260.700 ton wartości ok. 5.735.400 zł.

Zbyt oleju bunkrowego w porcie gdyńskim stanowi małą pozycję. Przyczyną tego jest fakt zainstalowania stacji oleju bunkrowego dopiero w drugiej połowie 1935 r., przez Państwową Fabrykę Olejów Mineralnych „Polmin". Z drugiej strony przyczyną małego zbytu oleju bunkrowego jest mniejsza ilość

statków motorowych (ok. 9% tonażu nrt.) zawijających do portu gdyńskiego.

Zbyt oleju bunkrowego w czasie od 1.VIII do 31.X 1935 r.

miesiąc	ilość w tonach	wart. w zł
sierpień	705	42.300,—
wrzesień	949	58.960,—
październik	2.015	120.900,—

Z powyższego zestawienia wynika, że zbyt paliwa płynnego wzrasta z każdym miesiącem. Przyczem podkreślić wypada, że stacja bunkrowa Polminu, aby pokryć całkowicie zapotrzebowanie, będzie musiała w najbliższym czasie rozbudować swe zbiorniki i urządzenia do bunkrowania. Do tej pory wybudowane w porcie gdyńskim zbiorniki „Polminu" mogą pomieścić zaledwie ok. 2.000 ton oleju mineralnego, podczas gdy w porcie gdańskim stacja bunkrowa Polskiego Przemysłu Naftowego posiada zbiorniki na ca. 28.000 ton.

Poprzednio statki motorowe zawijające do portu gdyńskiego zaopatrywały się w paliwo płynne w porcie gdańskim. A zatem trzeba stwierdzić, że zainstalowanie stacji bunkrowej oleju mineralnego w porcie gdyńskim jest ważnym momentem z punktu widzenia racjonalnej eksploatacji portu.

WYKAZ ZAOPATRZENIA STATKÓW POSZCZEGÓLNYCH BANDER W OLEJ I WĘGIEL BUNKROWY W PORCIE GDYŃSKIM W MIES. PAŹDZIERNIKU 1935 R.

(w tonach)

Kraj	Wyszło statków parowych			motorowych			żaglowo-motor.			Ogółem		
	ilość	nrt	bunker	ilość	ntr	bunker	ilość	nrt	bunker	ilość	ntr	bunker
Polska	58	49.797	1.035	2	8.433	915	—	—	—	60	58.230	1.950
W.M. Gdańsk .	3	1.443	167	—	—	—	—	—	—	3	1.443	167
Anglja	26	36.134	2.627	—	—	—	—	—	—	26	36.134	2.627
Danja	37	34.463	787	1	113	—	12	1.091	—	50	35.667	787
Estonja . . .	5	2.597	110	1	198	—	—	—	—	6	2.795	110
Finlandja . . .	10	13.757	100	—	—	—	1	472	—	11	14.229	100
Francja . . .	1	1.931	120	—	—	—	—	—	—	1	1.931	120
Grecja	5	12.585	4.150	—	—	—	—	—	—	5	12.585	4.150
Hiszpanja . .	1	2.276	600	—	—	—	—	—	—	1	2.276	600
Holandja . . .	9	7.747	6.873	1	198	—	—	—	—	10	7.945	6.873
Islandja . . .	1	520	—	—	—	—	—	—	—	1	520	—
Łotwa	5	5.320	710	—	—	—	—	—	—	5	5.320	710
Niemcy . . .	55	36.573	1.728	1	514	—	2	344	—	58	37.431	1.728
Norwegja . . .	29	15.675	648	2	5.089	600	1	247	4	32	21.011	1.252
Rumunja . .	2	4.509	1.445	—	—	—	—	—	—	2	4.509	1.445
Stany Zj. A. P..	6	18.599	—	—	—	—	—	—	—	6	18.599	—
Szwecja. . . .	112	80.376	3.161	10	17.141	500	4	405	—	126	97.922	3.661
Turcja	1	154	95	—	—	—	—	—	—	1	154	95
Włochy . . .	1	2.385	640	—	—	—	—	—	—	1	2.385	640
Z. S. R. R. . .	1	1.412	—	—	—	—	—	—	—	1	1.412	—
Razem .	368	328.253	24.996	18	31.686	2.015	20	2.559	4	406	362.498	27.015

SZWECJA

Widoki wzmożonego importu mięsa do Szwecji

NA SKUTEK niskich cen produktów rolnych w ostatnich latach, rolnicy szwedzcy w roku bieżącym mocno ograniczyli zarówno uprawę zbóż chlebowych (razem o przeszło 20.000 hektarów) jak też produkcję słoniny i mięsa. Mogli to uczynić bez ujmy dla swych interesów ponieważ rząd w zeszłym roku zaczął stosować środki mające na celu podniesienie cen na rynku krajowym, co też w znacznej mierze się udało. I tak cena mięsa wieprzowego w detalu od roku zeszłego podniosła się z kor. 1 : 50 na kor. 2 : 65 za kg w roku bieżącym. Ceny mięsa podniosły się w równym stopniu.

Odwrotną stroną medalu jednak jest to, że jak się dziś okazuje, nietylko ceny poszły w górę ale nadomiar zapanował narazie brak mięsa i słoniny tak dotkliwy, że urząd rolniczy, którego zadaniem jest śledzić rozwój rynku produktów rolniczych, się zaniepokoił. Nietylko zaczął udzielać zezwolenia na import z zagranicy produktów mięsnych, ale wniósł do rządu memorjał, żądając udzielenia Urzędowi rolnemu pełnomocnictwa do udzielania zezwoleń na import, bez dotychczasowych ograniczeń i formalności sanitarnych, których bezwzględnie stosowanie dotychczas, celowo utrudniało i podrażało import z zagranicy. Urząd Rolny żąda, aby pełnomocnictwa te były mu nadane na czas do 1 kwietnia 1936 r. Są wszelkie widoki, że Rząd uczyni zadość temu żądaniu.

Dla eksportu produktów mięsnych z Polski, zwłaszcza świń bitych otwiera się zatem sposobność, z której należy skorzystać. Firmy trudniące się takim eksportem powinny, nie zwlekając, zgłosić się z ofertami do importerów szwedzkich, aby niedać się wyprzedzić przez konkurentów, z których najpoważniejszym w danym wypadku jest Danja.

Skargi na narzuconą pomoc

PAROWIEC polski ładujący rudę żelazną w porcie Lulea w północnej Szwecji odmówił przyjęcia pomocy holownika przy dobijaniu do przystani oraz zapłacenia 200 kor. z tego tytułu. Przybił do przystani bez pomocy holownika i miejscowej obsługi przystaniowej. Dopiero później, przy zmianie miejsca postoju, kapitan polski zgodził się na przyjęcie ofiarowanej pomocy holownika i na zapłacenie żądanej kwoty 200 koron.

Sprawa ta w tych dniach była omawiana w prasie szwedzkiej, której dała asumpt do zwrócenia uwagi władz na ogólne niezadowolenie panujące w sferach żeglugowych, zarówno szwedzkich jak i zagranicznych, spowodu wygórowanego haraczu ściąganego w porcie Lulea od klienteli żeglugowej i to za pomoc niepożądaną a narzucaną bezpodstawnie.

Władze portowe w Lulea, zapytane, starają się zarzuty te odeprzeć i tłumaczą się w następujący sposób:

Przystań w Lulea, przy której odbywa się załadowanie rudy żelaznej nadchodzącej koleją żelazną z głębi kraju oraz wyładowywanie towaru masowego jak węgiel przeznaczony do przeładunku na wagony kolejowe, jest własnością państwowych kolei żelaznych, która ją zbudowała i konserwuje. Pomoc holownika jest potrzebna i wymagana aby ułatwić statkom bezpieczne przybijanie do tej przystani tak żeby statek ani przystań nie były narażone na uszkodzenie. Port w tem miejscu nie jest głęboki a większe statki swemi głęboko osadzonemi śrubami poruszają muł na dnie i przy ew. obniżeniu się stanu wody mają trudność w uzyskaniu dostatecznego oporu wody dla manewrowania własną maszyną przy powolnym ruchu. Mniejsze statki mogą łatwiej dać sobie radę same ale i to z pewnem ryzykiem. Można się obawiać, że w razie uszkodzenia statku przy manewrze przybicia do przystani na własną rękę, towarzystwa asekuracyjne odmówią wypłacenia odszkodowania powołując się na odnośną klauzulę zaniedbania możliwych środków ostrożności.

Bądź co bądź, jednak, sfery zainteresowane są zgodne w potępianiu nadmiernej stopy wymaganej opłaty.

Targi futrzane w Stockholmie

JAK już poprzednio donosiliśmy, Szwecja od kilku lat wybiła się na czołowe miejsce pośród krajów europejskich produkujących skóry futrzane. Produkcja skór lisich (białych i srebrnych) wynosi w roku obecnym wartość 7 miljonów koron ustępując tylko produkcji Norwegji wynoszącej około 20 milj. Norwegja pod względem hodowli lisów północnych, góruje ponieważ hodowla ta zapoczątkowana dziesiątek lat temu, stała się źródłem dochodu dla małych rolników. Szwecja dość późno zainteresowała się tą dziedziną gospodarstwa wiejskiego, ale w ciągu kilku zaledwie lat doprowadziła do tego, że dziś norwegowie liczą się z nią poważnie jako konkurentem.

W celu uregulowania cen i uniknięcia szkodliwej konkurencji zostało w ostatnich dniach utworzone towarzystwo szwedzko-norweskie handlu futrami pod firmą „Nordiske Skinnauktioner". Aby obejść dotychczasowych pośredników niemieckich (ze względu na fakt, że handel ten leżał w rękach żydów niemieckich, którym stosunki polityczne w Niemczech uniemożliwiają owocną działalność), postanowiono na przyszłość zorganizować targi futrzane dla producentów szwedzkich i norweskich, alternatywnie w Oslo i w Stockholmie. Szwedzkie targi futrzane będą się odbywały w miejscowości kąpielowej pod Stockholmem zwanej „Saltsjoebaden", dobrze znanej turystom zwiedzającym stolicę Szwecji.

Pierwsze targi odbędą się w dniu 3 grudnia, drugie w końcu stycznia oraz ewentualnie trzecie w kwietniu. Skóry będą sprzedawane z przetargu. Sprzedaże mają obejmować zarówno skóry lisów dzikich jak hodowanych oraz skóry zajęcy i królików. Przetargi będą poprzedzone trzydniowym okresem pokazowym.

Spodziewają się przyjazdu licznych kupców z Anglji, Polski i Czechosłowacji.

Poprawa budżetowa w Szwecji

WE WRZEŚNIU b. r. dochody państwowe Szwecji wyniosły 55,10 milj. koron, t. j. o 11,63 milj. koron więcej niż w tym samym miesiącu r. ub. W okresie od lipca do września b. r. dochody państwowe w Szwecji wyniosły 187,73 milj. koron, czyli o 16 milj. koron więcej, niż w analogicznym okresie r. ub.

ŁOTWA

Polsko-łotewskie stosunki handlowe w III kwartale 1935 r.

TRZECI kwartał r. b. nie zaznaczył się w handlu polsko-łotewskim żadnemi większemi zmianami, z wyjątkiem jednego chyba faktu, że poraz pierwszy od kilku lat Łotwa uzyskała z Polską nietylko aktywny bilans handlowy, ale znaczną, bo 100% przewagę. Było to w sierpniu r. b., kiedy eksport łotewski do Polski osiągnął sumę 98,000 łatów (1934—58,000) zaś import z Polski 49,000 łs. (1934—99,000). Poza wielu innemi przyczynami stało się to m. in. dlatego, że zakończona została dostawa szyn, których w ciągu pierwszych 7-iu miesięcy r. b. przywieziono z Polski 7,861 ton ogólnej wartości około 1,139,000 łatów.

Niemniej jednak można powiedzieć, że ogólna struktura polsko-łotewskiej wymiany towarowej zaczyna wykazywać pewne cechy poprawy. Widzimy to, zestawiając chociażby obroty handlowe tegoroczne z obrotami za rok ubiegły. I tak w 1934 r. stosunek przywozu do wywozu wyrażał się za okres pierwszych 8 miesięcy jak 1:19 na korzyść Polski. (Eksport do Polski — 170 tys. łs.,; import z Polski — 3,209 tys. łs.). Natomiast w tym samym okresie r. b. stosunek ten wykazuje znaczną poprawę, wyrażając się jak 1:5. (Eksport do Polski 359 tys., import — 1,793 tys.). Poprawa nastąpiła z jednej strony wskutek zwiększenia przeszło o 100% łotewskiego eksportu do Polski, z drugiej zaś z powodu znacznego, bo prawie o 50% spadku przywozu polskiego do Łotwy.

Pomimo tych niewątpliwych oznak poprawy w kierunku zmniejszenia rozpiętości między eksportem każdej ze stron, trudno mieć nadzieję, aby w polsko-łotewskich stosunkach handlowych mogło nastąpić poważne i trwałe ożywienie. W każdym razie najbliższa przynajmniej przyszłość nie rokuje w tym kierunku większych nadziei. Jak już kilkakrotnie zaznaczaliśmy na tem miejscu, przyczyna złego nie leży po stronie Polski. Poprostu dzieje się to dlatego, że towar polski wytrzymuje na rynku łotewskim wszelką konkurencję, natomiast towar łotewski na rynku polskim utrzymać się nie może, choćby dla tego tylko, że jest zadrogi. Dużo jeszcze wody w Dźwinie upłynie zanim zmienią się w Łotwie stosunki o tyle, że produkcja krajowa i pod względem jakości i pod względem ceny zrówna się z produkcją innych krajów.

Trzeba przyznać, że obecny rząd zrobił już w tym kierunku wiele, porządkując chociażby stosunki w przemyśle, handlu, bankowości, ale do całkowitego uzdrowienia jest jeszcze bardzo daleko.

W tych warunkach jasnem się staje, że chcąc rozszerzyć obrót handlowy z naszym północnym sąsiadem należy szukać innych objektów kompensacyjnych, niż zwykły zakup towarów. Wysuwa się tu kilka koncepcyj, które wymagają naturalnie bardzo dokładnego opracowania i ścisłej kalkulacji. A więc, że wymienimy chociażby wykorzystanie przez Polskę stoczni Lipawskiej dla remontu statków handlowych, ewentualnie wojskowych, oraz dla skupu i cięcia na rachunek hut polskich starych statków na łom żelazny; wzmożenie ruchu turystycznego do Łotwy, zwłaszcza w sezonie letnim (kąpiele siarczane i błotne w Kemeri, doskonała plaża morska), wreszcie skierowanie przez Łotwę tranzytu towarowego z województw wschodnich, przy równoczesnem oczywiście obniżeniu przez oba państwa taryf kolejowych do granic opłacalności. Przy dobrej woli stron obu, a wierzymy, że tak jest istotnie, tego rodzaju tranzakcyj kompensacyjnych znalazłoby się napewno więcej. Nie widzimy jednak powodu, aby inicjatywa w tym kierunku miała wychodzić tylko ze strony Polski. Ożywienie stosunków gospodarczych między dwoma sąsiadującemi krajami leży bowiem w interesie stron obu.

Omawiając sprawy gospodarcze polsko-łotewskie nie można pominąć milczeniem

stanu naszej emigracji sezonowej w Łotwie. Emigracja ta wzrasta z roku na rok dość wybitnie. W 1933 r. obejmowała 3,000 robotników polskich, w 1934 — 10,500, a w roku bież. doszła prawie do 20,000 osób. Łotwa w ciągu ostatnich paru lat rozbudowała znacznie swoje rolnictwo stając się z kraju importującego zboże — eksportującym. W związku z tem wzrosło również zapotrzebowanie na robotników rolnych, a zwłaszcza na robotnika polskiego, który cieszy się tu dobrą opinją. (Este)

Handel zagraniczny Łotwy

HANDEL zagraniczny Łotwy w październiku przedstawiał się następująco (w miljonach łatów): przywóz 9,2, wywóz 7,7, saldo ujemne 1,5. W ciągu pierwszych 10 miesięcy br. saldo ujemne łotewskiego handlu zagranicznego wynosiło 5,5 milj. łatów, gdy w tym samym czasie roku ub. 12,7 milj. łatów.

Bilans handlowy Łotwy

TEGOROCZNE obroty zagraniczne Łotwy wykazują w porównaniu z rokiem ubiegłym dość znaczny wzrost. Kiedy w 1934 r. ogólna suma obrotów za pierwszych 9 miesięcy wyniosła 128,5 milj. łatów — to w tym samym czasie r. b. osiągnięto 149,1 milj., zmniejszyła się również pasywność bilansu handlowego z 12,7 milj. w roku zeszłym na 6,5 milj. łatów w roku bież.

	I—IX 1935	I—IX 1934
Eksport	71,3 milj. łatów	57,9 milj. łatów
Import	77,8 ,, ,,	70,6 ,, ,,

(St.)

Nowy wicedyrektor Departamentu Morskiego w Łotwie

WICE-dyrektorem Departamentu Morskiego przy Min. Finansów mianowany został inż. P. Stakle. (St.)

Cyfry podatku dochodowego w Rydze

MIEJSKI Urząd Statystyczny ogłosił ciekawe zestawienie, dotyczące płatników podatku dochodowego w Rydze.

W 1931/32 roku było w Rydze 18 tys. płatników tego podatku, wykazujących 86,4 milj. łatów dochodu i płacących 6,3 milj. podatku. W 1934/35 r. liczba płatników spadła do 14,5 tys. z 63,8 milj. dochodu, płacących 4,4 milj. podatku.

W ciągu ostatniego 5-lecia liczba płatników spadła zatem o 16,4%, dochód ogólny zmniejszył się o 24,7%, a suma podatku dochodowego spadła o 29,7%. Jedna trzecia część płatników posiada dochody zaledwie przekraczające minimalną granicę podatkową — 2 tys. łatów rocznie. Do tej kategorji zaliczeni zostali przeważnie urzędnicy. Płatnicy posiadający dochód w sumie 10—15 tys. łs. płacą trzecią część całego podatku. Dochód powyżej 100 tys. rocznie wykazało w tym roku zaledwie 3 osoby. Jak już zaznaczyliśmy, 46% płatników stanowią urzędnicy, 20% — kupcy, 10% przemysłowcy, a około 24% właściciele nieruchomości i wolne zawody. Zestawienie to stanowi doskonałą ilustrację obecnych kryzysowych czasów. (St.)

Łotewski eksport masła za 9 miesięcy r. b.

MASŁO stanowi jeden z główniejszych artykułów łotewskiego wywozu, to też rząd przykłada wielką wagę do rozszerzenia wywozu tego artykułu przez uzyskanie dogodnych dla Łotwy kontyngentów, oraz zdobycie nowych rynków. Dzięki tego rodzaju zabiegom udało się w tym roku zwiększyć wywóz masła prawie o 10%. W ciągu 9 miesięcy r.b. wyeksportowano mianowicie 13.610 ton, gdy w 1934 r. wywieziono w tym samym czasie 12,363 t. Wśród odbiorców łotewskiego masła na pierwszem miejscu stoi Anglja 8,522 t. (1934—7787 t.) na drugiem zaś Niemcy—3193 t. (1934—3,640). (St.)

Stan łotewskiego rynku węglowego

OD pewnego czasu daje się zauważyć na rynku łotewskim dość ostra walka konkurencyjna firm importujących węgiel, co w konsekwencji doprowadziło do wydatnej zniżki cen na ten artykuł. W hurcie tonę węgla liczą dziś 14 łatów, tonę koksu 17 łatów. Wobec tak niskich cen cały szereg instytucji państwowych i komunalnych przechodzi obecnie z opału drzewnego na węgiel, który się kalkuluje daleko taniej od drzewa. Dzieje się to zresztą z wiedzą rządu, któremu znowu zależy na oszczędzaniu lasów, mocno przetrzebionych w czasie wojny i w okresie powojennym. (St.)

Likwidacja Spółdzielczego Banku Tranzytowego w Rydze

NADZWYCZAJNE zgromadzenie udziałowców Spółdzielczego Banku Tranzytowego w Rydze powzięło uchwałę o likwidacji tego Banku. Operacje bankowe zostały już przerwane, a likwidacja ma być zakończona do marca 1936 r. (St.)

DANJA

Obroty handlowe polsko-duńskie

OGłoszona oficjalna statystyka handlu zagranicznego Danji wykazuje następujące dane, dotyczące obrotów handlowych z Polską (w tys. koron duńskich) w ciągu pierwszych 9-u miesięcy b. r.: import z Polski 19.890, eksport do Polski 7.489, ujemne saldo dla Danji 12.401.

Nowe opłaty importowe od zbóż w Danji

Z DNIEM 2 b. m. weszły w życie nowe podwyższone opłaty importowe od zbóż i przetworów zbożowych w Danji. Opłaty podwyższone zostały m. in. dla następujących artykułów, interesujących polskich eksporterów: żyta z 2,9 do 3,45 kor. duńskich, jęczmienia z 3,95 do 4,20, mąki pytlowej z 4,70 do 5,55, mąki niepytlowej z 2,95 do 3,50 oraz dla słodu z 4,95 do 5,25.

Danja ponownie podwyższa opłaty od zbóż

W TYCH dniach ponownie podwyższone zostały w Danji opłaty przywozowe od niektórych zbóż i przetworów zbożowych. Spośród artykułów, interesujących Polskę, podwyższone zostały stawki: dla żyta—z 3,45 do 3,90 koron duńskich, dla mąki żytniej pytlowej z 5,55 do 6,30, dla mąki żytniej nie pytlowej z 3,50 do 4 i dla odpadków młynarskich z 2,70 do 3 koron.

FINLANDJA

Finlandja i Niemcy

JEŻELI chodzi o obrót towarowy z Niemcami to z państw Bałtyckich pierwsze pod tym względem miejsce zajmuje Finlandja. Złożyło się na to wiele przyczyn, z których najważniejszą bodaj jest stara sympatja, datująca się jeszcze z okresu fińskich walk niepodległościowych. Ważną grają tu też role pewne pokrewne metody handlu i zwyczaje kupieckie, gruntujące się na zasadach uczciwości i solidności kupieckiej.

W pierwszem półroczu r. b. obroty Niemiec z państwami Bałtyckiemi wyraziły się w następujących cyfrach:

	przywóz	wywóz
Finlandja	13,5 milj. Mk.	21,0 milj. Mk.
Łotwa	13,1 ,, ,,	14,5 ,, ,,
Estonja	4,9 ,, ,,	4,8 ,, ,,
Litwa	1,8 ,, ,,	3,6 ,, ,,

Pływająca wystawa towarowa

FIŃSKIE koła gospodarcze zorganizowały ciekawą imprezę w postaci pływającej wystawy przemysłowej. Użyto dla tego celu statek szkolny ,,Suomen Joutsen", umieszczając na nim eksponaty, przedstawiające najważniejsze działy wytwórczości krajowej. Obok wyrobów przemysłu papierniczego znajdują się eksponaty z działu meblarstwa, przemysłu drzewnego, porcelana i fajanse, skóry i wyroby skórzane, artykuły sportowe, przemysł ludowy i t. d. Ogółem w imprezie tej wzięło udział zgórą 40 firm. Ta ,,pływająca wystawa" udaje się wkrótce w podróż zamorską, przyczem w pierwszym rzędzie odwiedzić ma Południową Amerykę.

(St.)

Rokowania handlowe z Niemcami

JAK podaje prasa w tych dniach rozpocząć się mają w Berlinie rokowania handlowe między Finlandją i Niemcami. Rokowania te dotyczyć będą przedłużenia obecnej umowy handlowej, oraz istniejącego porozumienia clearingowego. Poza tem poruszona również będzie sprawa kontyngentów, przyczem fińskie sfery gospodarcze mają nadzieję, że tym razem uda się Finlandji uzyskać dla swych towarów kontyngenty znacznie wyższe od obecnie istniejących.

(St.)

Powstanie dużego koncernu metalowego w Finlandji

DZIĘKI fuzji między wielkim koncernem Wärtsile a koncernem Maskin i Bro powstał największy w Finlandji koncern metalowy, którego roczne operacje wynoszą około 1 miljarda marek fińskich.

Ludność Finlandji

JAK podaje Fińskie Biuro Statystyczne ludność Finlandji wynosiła w końcu 1934 roku 3,762,026 osób, przyczem kobiet było o 49,794 więcej niż mężczyzn. 20,4% ludności zamieszkuje w miastach, 79,6% na wsi.

(St.)

Sprzedaż S/S „Johanna"

ROSYJSKO-BAŁTYCKIE Tow. żeglugi sprzedało Finlandji S/S ,,Johanna" znajdujący się obecnie w portach francuskich. ,,Johanna" zbudowana została w 1904 r. i posiada 2,727 ton pojemności. (St.)

Finlandja zniża dopłaty eksportowe na masło

WOBEC wyjątkowo dobrej konjunktury na rynkach zagranicznych dla masła, rząd fiński postanowił obniżyć premję wywozową z 5,50 Fmk. na 2 Fmk. za kg. masła. Istniejące dopłaty eksportowe dla innych artykułów zostały utrzymane w dotychczasowych rozmiarach. Masłem fińskiem zainteresowały się podobno ostatnie firmy niemieckie czyniąc starania o import z Finlandji większej ilości masła poza istniejącym kontyngentem. Dostawę miałaby uskutecznić fińska S-ka eksportowa ,,Valio".

(St.)

Obniżka premji eksportowej dla masła w Finlandji

PREMJA od masła, wywożonego z Finlandji, została ponownie obniżona i obecnie wynosi zaledwie 1 markę fińską od 1 kg. Obniżka jest już trzecią z rzędu w ostatnich miesiącach i jest spowodowana pomyślnem kształtowaniem się sytuacji na angielskim rynku maślarskim.

Powstanie wielkiej fabryki spirytusu w Finlandji

W MIEJSCOWOŚCI Rajamäki w pobliżu Helsingforsu uruchomiono gorzelnię i rektyfikację spirytusu, która jest ostatnim wyrazem techniki. Fabryka będzie mogła wyrabiać 1,5 miljn. litrów czystego spirytusu, co zapewni samowystarczalność finlandzkiemu monopolowi.

ESTONJA

Rozwój gospodarczy Estonji

NIEJEDNOKROTNIE mieliśmy już okazję do podkreślenia na tem miejscu pomyślnej sytuacji gospodarczej naszej dalekiej północnej sąsiadki — Estonji. Mały ten kraj rzeczywiście zdołał się oderwać od kryzysu światowego i dzięki zawarciu szeregu układów handlowych z innemi państwami, a przedewszystkiem z Anglją, Niemcami i Finlandją zdołał zapewnić sobie stosunkowo wygodny zbyt dla swych produktów rolnych, materjałów leśnych, celulozy itd. To też jak wynika z exposé min. gospodarki narodowej Seltera, wygłoszonego w tych dniach na posiedzeniu Państwowej Rady Gospodarczej — sytuacja gospodarcza Estonji uległa w ciągu ostatnich 2 lat wydatnej poprawie.

Wytwórczość przemysłowa w stosunku do produkcji z przed 5 laty powiększyła się zgórą o 30%, a wzrost produkcji ciężkiego przemysłu wyniósł w roku bież. około 10%. Estonja nie odczuwa dziś plagi bezrobocia, przeciwnie daje się zauważyć, zwłaszcza na wsi, brak rąk do pracy. Co się tyczy rolnictwa to wskutek wyjątkowo złych w tym roku warunków klimatycznych urodzaje są mniejsze, jednakże łatwość zbytu i dobre ceny do pewnego stopnia kompensują te straty.

Handel zagraniczny od dłuższego czasu kształtuje się dla Estonji pomyślnie. Obroty za okres pierwszych 9 miesięcy r. b. wyka-

zują bilans aktywny w sumie 11 milj. koron. W porównaniu z tym samym okresem roku ub. eksport wzrósł prawie o 12%; szczególnie zwiększył się wywóz lnu, masła, świń, jaj, oraz wyrobów przemysłu chemicznego i hut szklanych. Zmniejszył się natomiast ostatnio wywóz materjałów leśnych.

W zagranicznym handlu estońskim pierwsze miejsce zajmuje Anglja, drugie przypada Niemcom, obroty z Polską ulegają stałej poprawie nie osiągnęły one jednak jeszcze swej właściwej granicy. W ciągu ostatnich kilku miesięcy ożywiła się również nieco wymiana towarowa z Rosją sowiecką. Natomiast wyraźnie zauważyć się daje spadek obrotów handlowych między Estonją i jej bałtyckimi sąsiadami, z wyjątkiem Finlandji, z którą — od czasu do czasu — zawierane są oddzielne tranzakcje handlowe. Na duże trudności natrafia zwłaszcza handel z Łotwą, ze względu na pokrewną strukturę gospodarczą obu tych państw. (St.)

Wysokie pokrycie korony estońskiej

JAK wynika ze sprawozdania Banku Estonji na 1 listopada r. b. zapas złota wynosił 34,191.392 EKor., zapas walut zagranicznych 710.200 EKor. Pokrycie banknotów w złocie i walutach zagr. stanowiło 55,99%. W bankach, zarówno rządowych, jak i prywatnych dał się zauważyć poważny wzrost wkładów na R-kach bieżących — na co rynek pieniężny zareagował potanieniem kredytu. (St.)

Ceny masła eksportowego w Estonji

RZĄD ustalił nowe ceny na masło eksportowe w wysokości 1,60 EKor. za 1 kg pierwszego gatunku. Wobec zwyżki cen masła na rynkach światowych od dwuch przeszło miesięcy rząd estoński nie dopłaca już do eksportu tego artykułu. (St.)

Niemieckie zakupy świń w Estonji

NIEMCY zakupiły ostatnio w Estonji 15 tys. świń. Pierwszy transport obejmujący 1,800 świń zabrał w tych dniach statek niemiecki z portu tallińskiego. (St.)

Poprawa konjunktury w Estonji

NA POSIEDZENIU Państwowej Rady Gospodarczej, min. Selter wygłosił exposé o sytuacji gospodarczej Estonji. Zdaniem mówcy, położenie gospodarcze Estonji w ciągu ostatnich 2 lat uległo znacznej poprawie. Wytwórczość przemysłowa w stosunku do produkcji z przed 5 laty powiększyła się o 30%, w związku z czem nastąpiło odprężenie na rynku pracy. Dzięki temu w Estonji zaczyna się obecnie zaznaczać brak rąk roboczych, zwłaszcza na wsi Co się tyczy rolnictwa, to ucierpiało ono spowodu tegorocznego nieurodzaju, jednakże dobre ceny i łatwość zbytu produktów rolnych kompensuje te straty. W dalszym ciągu minister podkreślił, że handel zagraniczny Estonji wykazuje poważne saldo dodatnie, co da rządowi możność spłacania zobowiązań zagranicą.

Ułatwienie dla eksportu estońskich produktów rolnych do Niemiec

W DNIU 28 b. m. zakończyły się w Tallinie pomyślnie rokowania handlowe niemiecko-estońskie. Nowa umowa zapewnia Estonji zwiększenie kontyngentów wywozowych na masło i jaja do Niemiec. Pozatem Estonja uzyskała szereg ulg w dziedzinie eksportu produktów rolnych do Niemiec.

Państwowa Rada dla handlu zagranicznego

PRZY Min. Gospodarstwa narodowego utworzona ostatnio została stała Rada dla spraw handlu zagranicznego, która stanowić będzie organ doradczy rządu. W skład Rady wchodzą przedstawiciele Min. gospodarstwa narodowego, min. rolnictwa, min. spraw zagranicznych, Banku Estonji, oraz Izby przem.-handlowej. Do zadań nowoutworzonej Rady należeć będzie rozważanie wszelkich zagadnień związanych z handlem zagranicznym, jak również wypowiadanie się w sprawie nowo zawieranych traktatów i umów handl. z innemi państwami. (St.)

Handel zagraniczny Polski w październiku

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się w październiku r. b. — według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego — następująco:

Przywóz 232.306 ton, wartości 79.238 tys. zł.

Wywóz 1.195.343 ton, wartości i 83.469 tys. zł.

Dodatnie saldo bilansu handlowego w październiku r. b. wyniosło więc 4.231 tys. zł.

W porównaniu do września r. b. wywóz wzrósł o 6.829 tys. zł., natomiast przywóz zwiększył się o 15.423 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): jęczmienia o 1,2, pszenicy o 1,0, żyta o 1,0, owsa o 0,9, mąki żytniej o 0,7, szyn kolejowych o 0,7, nasion buraków cukrowych o 0,6, mąki pszennej o 0,6, siarczanu amonu o 0,6, grochu o 0,5, fasoli o 0,5.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): bali, desek, łat, opołów o 1,3, jaj o 1,1, szczeciny o 0,6, węgla o 0,6, tkanin wełnianych, półwełnianych, odzieżowych o 0,5, skór futrzanych o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): tytoniu i wyrobów tytoniowych o 2,3, wełny owczej czesanej o 1,4, wełny owczej pranej o 1,1, bawełny i odpadków o 1,1, aluminjum, blachy aluminjowej o 0,9, miedzi, blachy miedzianej o 0,7, śliwek o 0,5, skór futrzanych o 0,5, juty i odpadków o 0,5, żelastwa o 0,5, tłuszczów i olejów roślinnych i zwierzęcych o 0,4, wełny owczej surowej niepranej o 0,4, elektrycznych: maszyn, aparatów, przyrządów, ich części — o 0,4.

Zmniejszył się przywóz ryżu o 0,4 miljn. zł.

Wzrost przewozów polskiej floty handlowej

PRACA polskiej floty handlowej wykazuje wspaniały rozwój.

W pierwszych 3-ch kwartałach b. r. przewozy polskiej floty handlowej były o 21% większe niż w tym samym okresie 1934 r. (842 tys. t. wobec 692 tys. t.) Przewozy żeglugi regularnej wzrosły o 8,9% (z 217 do 236 tys. t.). Przewozy zaś żeglugi nieregularnej (trampowej) zwiększyły się o 26,6% (z 479 do 607 tys. t.).

W żegludze regularnej silnie wzrósł wywóz — o 20,2 tys. t. czyli o 18,2%, oraz tranzyt — o 5,7 tys. t. czyli o 44,6%, natomiast zmniejszył się przywóz o 7,3 tys. t. t. j. o 7,9%. W zakresie żeglugi trampowej stwierdzamy silny wzrost wywozu, o 90,9 tys. t., nieco mniejszy wzrost przywozu o 57,8 tys. t., oraz spadek tranzytu o 21,4 tys. t.

Wzrost obrotów portów polskich

OBROTY portów polskich wykazują z roku na rok stały wzrost, przyczem szczególnie silnie zwiększa się ich procentowy udział w ogólnym handlu zagranicznym Polski.

Biorąc na uwagę tonaż—udział portów w ogólnym handlu zagranicznym Polski wynosił w pierwszych trzech kwartałach 1933 r. 70,4%, w tymże okresie 1934 r. 72,3%, wreszcie w r. b. — 73,6%; jeśli chodzi o wartość obrotów, to udział obrotów portów w ogólnych obrotach towarowych Polski zagranicą w okresie trzech kwartałów ostatnich trzech lat wzrastał

następująco: 53,1%, 61,0%, 63,0%. W liczbach absolutnych obroty portów wyniosły w pierwszych trzech kwartałach r. b. 8.737 tys. ton wartości 823 milj. zł. W stosunku do tegoż okresu r. ub. nastąpił wzrost wartości obrotów o 28 milj. zł. przy jednoczesnem zmniejszeniu się o 206 tys. ton. wagi obrotów. Mianowicie, zmniejszyła się o 302 tys. ton waga wywozu przez porty, mimo że wartość wywozu pozostała niezmieniona (ściśle spadek o 4 milj. zł.). Ten spadek wagi wywozu częściowo tylko został zrekompensowany wzrostem wagi przywozu — o 96 tys. ton, przyczem wartość przywozu zwiększyła się o 33 milj. zł.

Przesyłki pocztowe z Polski do krajów zamorskich

NIEKTÓRZY eksporterzy polscy skarżą się, że przesyłki pocztowe do krajów zamorskich, a w szczególności do Stanów Zjednoczonych przychodzą na miejsce przeznaczenia niejednokrotnie z opóźnieniem. Na podstawie wyjaśnień, otrzymanych od Min. Poczt i Telegrafów, Państwowy Instytut Eksportowy wyjaśnia, że wypadki takie powodowane są przedewszystkiem przez samych eksporterów.

Urzędy pocztowe obowiązane są kierować przesyłki najszybszemi połączeniami, jednakże stosownie do żądań zarządów pocztowych obcych, muszą ekspedjować transporty tak, aby przybyły one do portu przeznaczenia na 2 do 3 dni przed odejściem odpowiedniego statku. Jeśli więc eksporter polski nada przesyłkę tak, że według jego obliczeń winna ona jeszcze zdążyć ostatnim pociągiem na dany statek, to stosownie do wymienionego warunku jest ona uważana za spóźnioną i musi być wysłana następnem połączeniem okrętowem.

Zadowolenie brytyjskiej delegacji przemysłowej z pobytu w Polsce

PRASA angielska zamieszcza obszerne sprawozdanie z konferencji prasowej, odbytej w siedzibie Federacji Brytyjskiego Przemysłu, a w której toku kierownik delegacji przemysłowo-handlowej, która niedawno odwiedziła Polskę, p. Ramsden składał sprawozdanie o wrażeniach, odniesionych z pobytu w Polsce.

P. Ramsden zaznaczył na wstępie, że — zdaniem wszystkich uczestników delegacji— wizyta była wielkim sukcesem. Polskie koła gospodarcze, uznając doniosłe znaczenie handlu z W. Brytanją, która odbiera poważną część eksportu polskiego, udzieliły delegacji wszelkiej możliwej pomocy. P. Ramsden podkreślił, że podpisany w lutym r. b. układ handlowy polsko-brytyjski działa sprawnie. W okresie pierwszych 3 kwartałów r. b. eksport brytyjski do Polski wynosił o 700 tys. £, czyli o 35%, więcej, niż w tym samym okresie 1934 r. Mimo to jednak bilans handlowy na korzyść Polski wyniósł w tym okresie półtora miljona funtów.

Celem wizyty było zarówno nawiązanie nowych kontaktów handlowych, jak omówienie sprawy kontyngentów przywozowych na niektóre artykuły. Delegacja otrzymała zapewnienie bardziej korzystnego w przyszłości traktowania towarów brytyjskich. Szereg firm, reprezentowanych w delegacji, nawiązało nowe kontakty, ustanowiło przedstawicieli w Polsce i nawet uzyskało już pewne zamówienia. P. Ramsden położył specjalny nacisk na Górny Śląsk, gdzie—jego zdaniem—W. Brytanja nie wykorzystała jeszcze możliwości, jakie ten wysoce uprzemysłowiony okrąg przedstawia dla przemysłu brytyjskiego w związku z zapotrzebowaniem maszyn. Na ten temat przeprowadzono rozmowy z przedstawicielami śląskich kół gospodarczych, którzy podkreślali konieczność ustanowienia przez firmy brytyjskich własnych przedstawicieli w Katowicach dla zwiększenia obrotów z Polską.

Co do ogólnych możliwości wywozu do Polski, W. Brytanja — zdaniem p. Ramsdena — mogłaby znaleźć w Polsce rynek na maszyny, surowce, metale, pewne wyroby fabryczne, towary luksusowe w ograniczonej ilości, jak np. materjały wysokiego gatunku, oraz na niektóre kategorje artykułów masowego wyrobu, w pierwszym rzędzie na rowery, motocykle i samochody. P. Ramsden bardzo gorąco zalecił przemysłowcom brytyjskim odwiedzanie dorocznych Targów Poznańskich. Wyraził on przekonanie, że wystawianie eksponatów przemysłu brytyjskiego na Targach Poznańskich przyczynić się może do rozszerzenia zasięgu eksportu brytyjskiego. P. Ramsden podkreślił przytem, że Poznań jest w 100%-ch ośrodkiem polskim i że Targi Poznańskie są popierane przez polskie czynniki rządowe.

Ogólna sytuacja w Polsce ulega—zdaniem p. Ramsdena—poprawie, i ceny rolne mają tendencję do wzrostu. Poprawa w rolnictwie oznaczałaby m. in. większe możliwości wywozu do Polski angielskich śledzi, które dawniej były w większej ilości konsumowane przez polskie włościaństwo. Również w ciężkim przemyśle śląskim nastąpiła pewna poprawa, która, według oczekiwań p. Ramsdena, doprowadzi do zakupu brytyjskich maszyn instalacyjnych, albowiem obecnie zużyte instalacje muszą być w wielu wypadkach zastąpione nowemi.

Na temat zawartego niedawno polsko-niemieckiego układu handlowego p. Ramsden oświadczył, że umowa ta nie może poważnie dotknąć handlu angielsko-polskiego. Wszelkie tranzakcje, wynikające z tego układu, dokonywane są drogą clearingową, co—zdaniem przewodniczącego delegacji angielskiej—ogranicza swobodę działanie eksporterów niemieckich na rynku polskim.

Inwestycje Gdyni w m-cu październiku

PRACE inwestycyjne w październiku r. b.: Budowle morskie — wykonano konstrukcję łączącą basen żaglowy z brzegiem na długości 67 m. b.

Roboty drogowe — na ul. Rotterdamskiej wykonano 350 m^2 bruku poligonalnego, na ul Granicznej wykonano 6.500 m^3 robót ziemnych. Przy pomoście dla pieszych łączącym ul. Okrężną z ul. Morską ułożono 114 m^2 chodnika z płyt betonowych. Na ul. Okrężnej ułożono 52 m^2, na przestrzeni od ul. Pułaskiego do nabrzeża Prezydenta 250 m^2 oraz przy ul. Indyjskiej 66½ m^2 chodnika betonowego. Na ul. Węglowej przy połączeniu z ul. Portową ułożono 27½ m kanalizacji deszczowej, 1686 m^2 bruku 337,4 m. b. krawężnika, oraz 502 m^2 chodnika z płyt betonowych. Pomiędzy magazynami „Pantarei" i American Scantic Line wykonano 450 m^2 bruku poligonalnego. Do portowej sieci wodociągowej przyłączono instalację prowizoryczną na budowę garaży przy ul. Centralnej, oraz instalację budynków na placu F-my Paged.

Budowle naziemne. Przy budowie magazynu nr. 9 w strefie wolnocłowej wykonano na całym parterze szalowanie dla konstrukcji żelbetowej i część jej już zabetonowano. Przy budowie chłodni śledziowej na nabrzeżu Angielskiem zabito wszystkie pale pod fundamenty oraz wykonano ławy i szalowanie dla całego parteru. Przy budowie garaży portowych i mieszkań portowej straży pożarnej na ul. Centralnej wykonano wykopy i ławy żelbetowe. Przy budowie poczekalni dla kranistów na ul. Polskiej wykonano roboty tynkarskie i szklarskie. Przy budowie gmachu Urzędu Celnego na ul. Rotterdamskiej wykonano roboty malarskie, posadzkowe, stiuki oraz roboty ślusarskie w białym metalu. Przy budowie elewatora zbożowego na nabrzeżu Indyjskiem w części podłogowej zabetonowano 2 piętra konstrukcji żelbetowej i ustawiono deskowanie dla trzeciego piętra. W części silosowej wykonano część zbrojenia lejów silosów. Przy budowie magazynu i biur F-my Społem na ul. Polskiej wykonywane były roboty stolarskie i tynkarskie. Przy budowie magazynu f-my Barcikowski na ul. Celnej ukończono budowę za wyjątkiem części biurowej. Przy budowie magazynu śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego na nabrzeżu Angielskiem wyprowadzono mury do gzymsów. Przy budowie garażu i pomieszczeń Elektrowni Gródek obok drogi okrężnej na Oksywie wyprowadzono mury pod dach. Budynek gospodarczy F-my Warta na ul. Francuskiej został ukończony.

Postępowanie celne przy wymianie towarowej polsko-niemieckiej

Wobec wprowadzenia w życie rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 listopada 1935 r. umowy gospodarczej między Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką z dn. 4 listopada r. b. oraz układu z tejże daty w sprawie płatności za obroty towarowe, urzędy celne, począwszy od dn. 20 listopada r. b., będą wymagały świadectw rozrachunkowych przy przywozie towarów pochodzących z Niemiec i przy wywozie towarów z Polski do Niemiec.

Przedstawianie tych świadectw będzie potrzebne tylko przy zgłaszaniu do odprawy celnej ostatecznej oraz w obrocie uszlachetniającym i reparacyjnym, natomiast nie będzie potrzebne przy zgłaszaniu na skład, w innych przypadkach odprawy warunkowej (poza obrotem uszlachetniającym i reparacyjnym) lub w tranzycie.

Towary zgłoszone do odprawy celnej przed dn. 20 b. m. będą wpuszczone do wolne o obrotu bez świadectw rozrachunkowych.

Towary polskie wywożone do Niemiec, lecz przeznaczone do innych krajów, muszą być pokryte nie świadectwami rozrachunkowemi, lecz deklaracjami o wywozie poza obrotem rozrachunkowym z Rzeszą Niemiecką.

Wzory świadectw rozrachunkowych oraz wzmiankowanej deklaracji podaje obwieszczenie ministra Skarbu z dn. 18 listopada r. b. w sprawie specjalnej kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego. Obwieszczenie to wskazuje również, że wspomniane świadectwa rozrachunkowe i deklaracje wystawiane będą przez Komisję Rządową Kontroli Obrotu Towarowego Polsko-Niemieckiego, a ich ewidencja została powierzona aż do odwołania Polskiemu Towarzystwu Handlu Kompensacyjnego w Warszawie (instytucji, która przeprowadza rozrachunek towarowy z Niemcami).

Należy nadmienić, że urzędy celne dla towarów, pochodzących z Niemiec i zgłaszanych do odprawy celnej od dn. 20 b. m. począwszy, będą stosowały najniższe cła konwencyjne na podstawie obustronnej klauzuli największego uprzywilejowania, zawartej w umowie gospodarczej z dn. 4 listopada b. r.

Polsko-niemiecki traktat handlowy a Gdańsk

Prasa ogłasza tekst protokółu polsko-gdańskiego w sprawie ustalenia warunków, na jakich Polska przystąpiła w imieniu Wolnego Miasta do polsko-niemieckiego traktatu handlowego.

Do wydawania zaświadczeń rozliczeniowych na terenie Gdańska powołany jest Gdański Urząd Rozliczeniowy. Kompetencje tego urzędu obejmują w przywozie wszystkie firmy gdańskie, a to zarówno w wypadku, gdy sprowadzane towary przeznaczone są dla obszaru Wolnego Miasta, jak i dla Rzeczypospolitej Polskiej. Co się zaś tyczy wywozu, to Gdański Urząd Rozliczeniowy wydawać będzie zaświadczenia rozliczeniowe tylko w ramach udziału Wolnego Miasta w polskim planie wywozowym. Wydawanie rozliczeniowych zaświadczeń przywozowych będzie miało miejsce tylko po wpłaceniu odnośnych kwot w walucie gdańskiej. Odnośne postanowienia zostały ogłoszone w Gdańskim Dzienniku Ustaw z dn. 19 listopada.

Obroty handlowe z Niemcami

1) Przywóz do polskiego obszaru celnego wszelkich towarów pochodzenia niemieckiego uzależniony jest w myśl Umowy Gospodarczej Polsko-Niemieckiej z dn. 4.XI. r. b. od złożenia przez importera polskiego w Urzędzie Celnym świadectwa rozrachunkowego na przywóz stwierdzającego wypełnienie przez importera polskiego warunków, przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego.

2) Przy imporcie towarów wolnych do przywozu wystarczy złożenie w Urzędzie Celnym wymienionego w p. 1 świadectwa na przywóz.

3) Przy imporcie towarów zakazanych do przywozu importer musi złożyć w Urzędzie Celnym, poza świadectwem rozrachunkowem na przywóz, także pozwolenie przywozu M. P. i H. wydane w zwykłym trybie.

4) Pozatem importer winien złożyć w Urzędzie Celnym wszystkie inne dokumenty, wymagane przez przepisy polskie (n. p. zezwolenie weterynaryjne i t. p.).

5) Świadectwa rozrachunkowe na przywóz wydają:

w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie — Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego (Zahan) Warszawa Moniuszki 10, w okręgach wszystkich innych Izb Przemysłowo-Handlowych — Delegaci Zahanu przy tych Izbach.

6) Świadectwo rozrachunkowe na przywóz ważne jest 1 miesiąc od daty wystawienia i służy dla jednorazowej odprawy celnej.

7) Dokonywanie zapłaty dostawcy niemieckiemu na towar może odbywać się wyłącznie za pośrednictwem Zahanu. Bezpośrednie wpłaty eksporterowi niemieckiemu są niedopuszczalne.

8) Faktura niemieckiego dostawcy ma obejmować cenę towaru franco polsko-niemiecka granica bez cła, t. zn. cenę towaru loko miejsce załadowania oraz koszty przewozu i ubezpieczenia do granicy polsko-niemieckiej i t. d.

9) Celem uzyskania świadectwa rozrachunkowego na przywóz importer składa odpis faktury i asygnaty bankowej, stwierdzającej wpłacenie na rachunek Zahanu (PKO, Bank Handlowy w Warszawie, Powszechny Bank Związkowy w Polsce, Warszawa) należność za towar i opłaty Zahanu.

10) Wpłata za towar następuje w złotych po ostatnio znanym średnim urzędowym kursie dewizy Giełdy Warszawskiej według faktury niemieckiego dostawcy.

11) Przy tranzakcjach kredytowych możliwe jest uzyskanie świadectwa rozrachunkowego na przywóz za złożeniem weksli lub gwarancji bankowej (ogólnej, wydanej dla danego importera lub gwarancji, wydawanych w poszczególnych wypadkach). Wydawanie świadectw rozrachunkowych na przywóz bez zapłacenia w gotówce należności za towar możliwe jest tylko wówczas, jeżeli eksporter niemiecki stwierdził kredyt w fakturze. Zabezpieczenie wekslowe lub bankowe musi być złożone w takiej walucie, na jaką opiewa faktura, z tem, że wpłata nastąpi w złotych w terminie płatności po ostatnio znanym urzędowym średnim kursie dewizy Giełdy Warszawskiej. Sposób i termin płatności musi być zgodny z fakturą niemieckiego dostawcy.

12) W myśl zasady ustalonej w p. 7 importer polski, który korzysta z kredytu, podpisuje przed otrzymaniem świadectwa deklarację, dla Zahanu, zobowiązując się, że nie dokona żadnych bezpośrednich wypłat dostawcy niemieckiemu oraz że należność za towar uiści w złotych ostatnio znanym urzędowym średnim kursie dewizy Giełdy Warszawskiej na Berlin w dniu płatności. Dzień płatności musi być oznaczony w deklaracji importera.

13) Z chwilą wpłaty złotych przez importera polskiego na rachunek Zahanu, Zahan uznaje rachunek Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej i przesyła jej awizo dla wpłaty dostawcy niemieckiemu odnośnej sumy z rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej. Sumy na rachunku tym powstają z wpłat importerów niemieckich za towary dostarczone z Polski. Wypłaty następują w RM. w kolejności ustalonej datami wpłat złotych przez importerów polskich na rachunek Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanu.

14) Sumy, znajdujące się na rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) oraz sumy, znajdujące się na rachunku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie, nie podlegają oprocentowaniu.

15) Zahan nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne straty, mogące wyniknąć na skutek wahań kursu walut.

16) Zahan pobiera tytułem zwrotu wszystkich kosztów opłatę w wysokości ½% od sum fakturowych, nie mniej jednak niż 1 złoty, zastrzegając sobie prawo zwrotu wy-

datków dokonywanych na życzenie importera.

17) W korespondencji z Zahanem należy powoływać się na Nr. bieżący wpłaty, o którym importer polski zawiadamiany jest specjalnym drukiem.

18) Warunki, wymienione w p. 1—17, obowiązują od 20 listopada 1935 r. aż do odwołania.

Uwaga:

Importerzy polscy, którzy a) uzyskali pozwolenie przywozu M. P. i H. przed dniem 20.XI. 35 r., b) zawarli prywatne tranzakcje kompensacyjne i uzyskali zezwolenie niemieckich Urzędów Nadzorczych (Ueberwachungsstelle) i Władz Dewizowych (Devisenstelle) przed 20.XI. 1935 r., będą mogli otrzymać świadectwa rozrachunkowe na przywóz po przedłożeniu w Zahanie odpowiednich dokumentów.

I. Wywóz do Niemiec wszelkich towarów, pochodzących z polskiego obszaru celnego, uzależniony jest w myśl postanowień umowy rozrachunkowej polsko-niemieckiej z dn. 4 listopada 1935 r. od złożenia przez eksportera polskiego w Urzędzie Celnym świadectwa rozrachunkowego na wywóz, stwierdzającego wypełnienie przez eksportera warunków, przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego.

II. Świadectwa rozrachunkowe na wywóz wydają:

A: dla wszystkich towarów poza osobno wymienionemi, które zostaną dodatkowo podane:

1) dla Okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie — Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego (Zahan) Warszawa Moniuszki 10.

2) w innych Okręgach Izb Przemysłowo-Handlowych — Delegaci Zahanu przy Izbach Przemysłowo-Handlowych.

B: dla towarów osobno wymienionych — Urzędy, Izby Rolnicze i Organizacje Branżowe, które zostaną dodatkowo podane.

3) Świadectwo rozrachunkowe na wywóz ważne jest w ciągu 1 miesiąca od daty wystawienia i służy do jednorazowej odprawy celnej.

4) W celu otrzymania świadectwa rozrachunkowego na wywóz eksporter polski składa we właściwej instytucji wzgl. organizacji z pośród wymienionych w p. 2 podpisaną deklarację dla Zahanu, dołączając równocześnie odpis faktury. Faktura polskiego eksportera obejmować musi cenę towaru franko granica polsko-niemiecka bez cła, t. zn. cenę towaru loco miejsce załadowania oraz koszty przewozu, ubezpieczenie do granicy polsko-niemieckiej i t. p.

5) Kontrahent niemiecki eksportera polskiego winien uzyskać u swoich właściwych władz (Urzędy Dewizowe) odpowiednie zezwolenie dewizowe na wpłacenie należności za towar na rachunek Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) w Berlinie. Jeżeli zobowiązanie nie opiewa na marki niemieckie to równowartość zostanie obliczona w markach niemieckich po ostatnio znanym w chwili płatności średnim kursie urzędowym danej waluty, notowanym w Berlinie. Niemiecka Kasa Rozrachunkowa będzie komunikowała Zahanowi o kwotach wpłacanych w markach niemieckich.

6) W chwili płacenia przez importera niemieckiego należności za towary importowane z Polski do Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej, Kasa ta uznaje rachunek Zahanu u siebie w odpowiedniej sumie RM i przesyła Zahanowi awizo dla wypłaty eksporterowi polskiemu odnośnej sumy z rachunku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie w Warszawie.

Niezależnie od tego eksporter polski winien zaopatrzyć się we wszystkie dokumenty, wymagane przez władze polskie przy odprawie celnej wywozowej (świadectwo zwolnienia od cła wywozowego i t. d.) oraz przez władze niemieckie przy odprawie celnej towarów polskich (np. świadectwo weterynaryjne i t. p.).

Sumy na rachunku tym powstają z wpłat importerów polskich za towary sprowadzone z Niemiec.

Na podstawie awizy Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej, Zahan uznaje eksportera polskiego odpowiednią sumą RM.

7) Wypłata należności za towar eksporterom polskim następuje w złotych w miarę wpływów z importu na rachunek Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie. Wypłaty następują w kolejności ustalonej datami wpłat RM przez importerów niemieckich na r-k Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej.

8) Wypłata może nastąpić tylko wówczas, jeżeli Zahan otrzymał z Urzędu Celnego dowód dokonanej odprawy celnej wywozowej, towaru w postaci poświadczonego odcinka świadectwa rozrachunkowego na wywóz. Dla ułatwienia kontroli Urząd Celny wydaje eksporterowi polskiemu drugi odcinek poświadczony tego świadectwa.

O ile eksporter polski przy wydawaniu mu świadectwa rozrachunkowego na wywóz przedstawił tylko fakturę pro forma, winien on, celem otrzymania należności, złożyć następnie w Zahanie odpis ostatecznej faktury.

9) Sumy znajdujące się na rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej, oraz sumy, znajdujące się na rachunku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie, nie podlegają oprocentowaniu.

10) Zahan nie ponosi odpowiedzialności za ewent. staraty mogące wyniknąć wskutek wahań kursu walut.

11) Tytułem zwrotu wszystkich kosztów Zahan pobiera opłatę ½% od sum fakturowych, nie mniej jednak niż 1 złoty i może żądać od eksportera polskiego zapłacenia połowy tej opłaty zgóry jeszcze przed zrealizowaniem w clearingu należności za towar.

Zahan ma również prawo do zwrotu wydatków, dokonanych na życzenie eksportera.

12) W korespondencji z Zahanem należy powoływać się na Nr. tranzakcji, który składa się z Nr. konta klijenta i Nr. danej tranzakcji.

13) Warunki ustalone w p. 1—12, obowiązują od dn. 20.XI. 35 r. aż do odwołania.

Uwaga:

Eksporterzy polscy, którzy zawarli tranzakcje wywozowe przed dniem wejścia w życie Umowy Rozrachunkowej Polsko-Niemieckiej z dn. 4 listopada 1935 r., a ich odbiorcy przed tą datą otrzymali zezwolenie Niemieckich Urzędów Nadzorczych (Ueberwachungsstelle) i właściwych Władz Dewizowych (Devisenstelle) na dokonanie importu do Niemiec, będą mogli otrzymać świadectwa rozrachunkowe na wywóz w Zahanie po złożeniu oświadczenia, że nie roszczą do Zahanu pretensji o wypłacenie należności za rowar w ramach tej umowy rozrachunkowej W tym celu eksporterzy winni złożyć w Zahanie odpisy faktur eksportowych i zezwoleń władz niemieckich.

Zwolnienie od opłat stemplowych

ROZPORZĄDZENIEM p. Ministra Skarbu zostały zwolnione od opłat stemplowych kolejowe listy przewozowe, dotyczące przesyłek tranzytowych. Poza tem wolne są od opłat stemplowych wszelkie pisma dotyczące umowy składowania w Gdyni, a więc kwity składowe, rachunki przeładunkowe, kwoty z odbioru pieniężnego i t. p. Zwolnienia przewidywane dotychczas ustawą o opłatach stemplowych oczywiście nadal pozostają w mocy. Weksle eksportowe również zostały zwolnione od opłat stemplowych.

Międzynarodowa statystyka okrętowa

ILOŚĆ unieruchomionych statków wynosiła w dn. 30 czerwca br. — według zestawień Lloyds Register of Schipping — 8 miljonów trb. j. wobec 12 miljonów trb. rej. przed 2 laty.

Od czerwca cyfra ta uległa dalszej redukcji do 5½ milj. trb. rej. częściowo dzięki uruchomieniu pewnych jednostek, częściowo zaś dzięki rozbiórce — niezdatnych do użytku.

W roku sprawozdawczym do dn. 30 czerwca zostało sklasyfikowanych przez Lloyds 280 nowych statków o pojemności 755,314 brt.; równocześnie rozebrano 515 statków o pojemności 1,421,001 brt. oraz sprzedano na rozbiórkę — lecz jeszcze nie zdołano jej dokonać—63 statki o tonażu 202.510 brt. Jeśli do liczby tej dodać statki, które zginęły wskutek nieszczęśliwych wypadków (321 tys. brt.), wtedy uzyska się liczbę 2,100 tys. brt. oznaczającą ubytek tonażu światowego.

Lloyds Register podaje również zestawienie zamówień statków według kwartałów lat 1934/35 (w nawiasach tonaż brutto): w dn. 31 grudnia 1933 — 206 statków (757.277), w r. 1934: w 1-szym kwartale 269 (1.079.171), w 2-im kwartale 288 (1.216.340), w 3-im — 296 (1.311.387), w 4-ym kwartale 271 (1.251.722); w r. 1935: w 1-szym kwartale 325 (1.269.534), w 2-im kwartale 330 (1.282.531), w 3-im kwartale 268 (1.197.969).

Klauzula wojenna w ubezpieczeniach transportów morskich

W ZWIĄZKU z zatargiem wojennym włosko-abisyńskim ostatnio stała się aktualna sprawa ubezpieczenia transportów morskich od ryzyka wojennego. Wobec tego, że zachodzi wątpliwość na kogo spada obowiązek w umowach cif ponoszenia ryzyka wojennego lub pokrycia ubezpieczenia od tego ryzyka, Międzynarodowa Izba Handlowa zwraca uwagę na to, że według zasad, ustalonych przez Związek Prawa Międzynarodowego i Międzynarodową Izbę Handlową, t. zw. zasad warszawsko-oxfordzkich z r. 1932, dla umów cif sprzedawca obowiązany jest pokryć ryzyko wojenne jedynie wtedy, gdy w umowie jest to wyraźnie zastrzeżone, lub gdy nabywca uiścił mu pokrycie dla tego ryzyka przed załadowaniem towaru lub oddaniam ich w rozporządzenie załadowcy. Z wyjątkiem wypadku pierwszego nabywca jest w każdymbądź razie obowiązany ponosić koszty ubezpieczenia od ryzyka wojennego.

Takie samo stanowisko zajmują amerykańskie formuły handlu zagranicznego, ustalone w r. 1919. Międzynarodowa Izba Handlowa przypomina, że dla wszystkich sporów, wynikających z zastosowania przytoczonych zasad, funkcjonują sądy polubowne, zorganizowane przy tej Izbie.

Zmiana ubezpieczeń transportów morskich

W ZWIĄZKU z możliwością zastosowania sankcyj gospodarczych przeciwko Włochom, Angielska Izba Żeglugowa opracowała nową klauzulę, umieszczoną w polisach ubezpieczeń transportów morskich.

Klauzula ta stanowi, że ubezpieczający — w wypadku gdy w wyniku zastosowania sankcyj gospodarczych okręt zmuszony jest zawinąć i wyładować towar w innym porcie niż port przeznaczenia — odpowiedzialny jest za wszystkie niebezpieczeństwa w tym samym stopniu i zakresie aż do chwili, gdy transport zostanie dostarczony do tego portu zastępczego.

Ubezpieczający nie jest odpowiedzialny za jakiekolwiek ryzyko dodatkowe, a także za opóźnienie, pogorszenie lub zniszczenie towarów, albo utratę możliwości zbytu.

Włoskie towarzystwa okrętowe prostują niepokojące pogłoski

WŁOSKIE towarzystwa żeglugowe wydały wspólny okólnik, który prostuje wiadomości prasowe, dotyczące wysokich stawek asekuracyjnych, minowania wód śródziemnomorskich, pomijania przez statki portów włoskich i t. d.

Komunikat wyjaśnia, że stawki ubezpieczeniowe od ryzyka wojennego nie zostały podniesione, lecz przeciwnie spadły o połowę. Włoskie towarzystwa żeglugowe biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za różnice w stawkach od towarów ładowanych w portach włoskich. Żadne towarzystwo żeglugowe włoskie nie podwyższyło stawek frachtowych, zarówno importowych, jak i eksportowych. Ładunki tranzytowe nie podlegają żadnej kontroli. Komunikat głosi: rząd włoski uroczyście zaręcza, że na wodach włoskich niema min i że wiadomości podawane w tej sprawie są złośliwemi pogłoskami nieopartemi na żadnych podstawach.

Zwyżka wskaźnika frachtów międzynarodowych

WEDŁUG danych Lloyd Register of Shipping, wskaźnik frachtów morskich w październiku b. r. wynosił 73,72 (podstawa — rok 1923 = 100). Zwyżka objęła najpierw — wskutek niepewnej sytuacji politycznej — frachty w ruchu trampowym, które w ciągu jednego miesiąca podskoczyły o 11,89%, co było nienotowane od czasu dewaluacji funta, t. j. od r. 1931. W następnych dwóch miesiącach nastąpiła zwyżka o przeszło 15% wskutek większego popytu na tonaż, co nie było jednakże zjawiskiem długotrwałem.

Wskaźnik frachtów, według poszczególnych grup lądów, przedstawiał się następująco w październiku b. r. (podstawa — rok 1923 = 100, w nawiasach zwyżka w stosunku do września b. r. w procentach): Europa — 80,31 (12,86), Ameryka Północna 64,36 (11,72), Ameryka Południowa 71,60 (6,42), Indje Wschodnie i Afryka 89,32 (18,34). Pacyfik i Australja 63,01 (8,53). Z zestawienia tego widać, że najwięcej zwyżkowały frachty dla grupy Indyj Wschodnich i Afryki oraz Europy i Ameryki Północnej.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za czas od 15.X do 25.XI 1935 r. Polskiej Agencji Morskiej

OD CZASU naszego ostatniego sprawozdania dała się odczuć na rynku frachtowym gdyńsko-gdańskim ogólna zwyżka stawek i panowało dość znaczne ożywienie. Przedewszystkiem należy zaznaczyć powiększenie eksportu drzewa do Anglji.

Anglja

Przy eksporcie drzewa do Londynu płacono za D. B. B. sh 30/— na warunkach Baltwood net, sh 48/— za obrzynane drzewo twarde i około sh 53/— za nieobrz. drzewo twarde. Stawki na drzewo twarde rozumieją się na warunkach Baltwood gross. Za zboże ciężkie luzem płacono sh 7/9 do 8/— za 1016 kg.

Sytuację na rynku frachtowym w relacji Gdynia—Gdańsk/Hull można scharakteryzować jak następuje: Podaż ładunków nie odbiega od przeciętności przy tendencji nieco zwyżkowej. Tyt. przykładu przytaczamy następujące notowania:

sh 34/- za std. D. B. B.
,, 51/- ,, obrzynanego drzewa twardego
,, 55/-- ,, ,, nieobrzyn. drzewa twardego
,, 9/- ,, to. (1016 kg) zboża ciężkiego luzem.

Belgja

Zafrachtowano cały szereg statków trampowych po tych samych stawkach jak dotąd, t. zn. sh 3/6 w złocie za 1000 kg za zboże ciężkie luzem, zaś za owies sh 4/— w złocie. Pozatem szły drobne ładunki dębiny nieobrzynanej, za którą płacono sh 6/6 za cbm.

Holandja

W eksporcie do portów holenderskich od ostatniego sprawozdania nie nastąpiły większe zmiany, tak że poza linjami regularnemi frachtowań nie uskuteczniono. Należy zaznaczyć, że w najbliższym czasie wywieziona zostanie większa ilość, mianowicie 7/10.000 loadów podkładów dębowych do Dordrecht.

Danja

W eksporcie polskiego zboża do Danji wspomnieć należy dalszy spadek. Ładunki te pojawiają się coraz rzadziej, spodziewane jest jednak polepszenie w związku z mającem nastąpić w pierwszej połowie grudnia zniesieniem cła importowego na zboże pochodzenia polskiego, o czem mówią tutejsi eksporterzy. Przy ostatnich frachtowaniach notowano stawkę Rmk. 4.75 za 1000 kg do jednego portu duńskiego położonego nie bardziej na północ od Aarhus. Wręcz przeciwnie przedstawia się sytuacja w eksporcie makuchów pochodzenia rumuńskiego, pod które zafrachtowano w ostatnim czasie kilkanaście mniejszych i większych żaglowców. Transporty mają trwać regularnie do końca roku bież. Za ładunki te płacono do jednego portu położonego nie bardziej na północ od Aarhus Rmk. 6,—za 1000 kg.



KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

● ODZNACZENIA.

Norweski konsul w Gdyni p. Lars Usterud Svendsen, dyrektor Firmy ,,Bergenske", został odznaczony orderem Polonia Restituta, a dyr. tejże Firmy ,,Bergenske" p. Franciszek Marszał srebrnym krzyżem zasługi.

● GOŚCIE GDYNI.

Zwiedziła Gdynię wycieczka prezesów i radców Izb Handlowych z Królewca, Elbląga, Olsztyna, Piły i Słupcy, którzy po złożeniu wizyty w Urzędzie Morskim w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego zapoznawali się z portem i jego urządzeniami.

Do Gdyni przybył dyrektor Bałtyckiej Konferencji Żeglugowej w Kopenhadze p. H. Steuch. Gość odbył dłuższą konferencję z dyrektorem Urzędu Morskiego poczem w jego towarzystwie zwiedzał port oraz urządzenia przeładunkowe.

Przedstawiciele jednej z największych instytucji finansowych Londynu Hambros Bank Limited p. p. Hambros i Smith zwiedzili port Gdyński.

28. X. zwiedził Gdynię ambasador Francji w Polsce p. Leon Noel w towarzystwie attaché wojskowego p. Arzur'a. Goście zwiedzili port, urządzenia przeładunkowe oraz zakłady przemysłowe, otrzymując wyjaśnienia od Dyr. Urzędu Morskiego. Pobyt nosił charakter nieoficjalny.

● PRZEDSTAWICIELE FINANSJERY ANGIELSKIEJ W GDYNI.

Przedstawiciele Hambros Banku w Londynie, którzy niedawno bawili w Warszawie, zwiedzili Gdynię i jej port.

● EKSPEDYTORZY WĘGIERSCY W GDYNI.

Do Gdyni przyjechało kilku ekspedytorów węgierskich w towarzystwie przedstawiciela portów polskich w Budapeszcie.

● WYCIECZKA STUDENTÓW POLITECHNIK NIEMIECKICH.

Bawiąca w Polsce wycieczka studentów politechnik niemieckich zwiedziła Gdynię, port i jego urządzenia oraz zakłady przemysłowe. Wycieczkę prowadził profesor Politechniki Warszawskiej p. Iwanowski.

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W PAŹDZIERNIKU.

W październiku do portu gdyńskiego weszły 394 statki o pojemności 366.778 trn., zaś wyszło 406 jednostek o pojemności 362.498 trn.

Bandera polska zajęła 2-e miejsce (120 statków o tonażu 117,6 tys. trn.).

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W PAŹDZIERNIKU.

Obrót towarowy portu gdyńskiego w październiku r. b. zmniejszył się w porównaniu z wrześniem o 50,363 ton i wyniósł 597,396,6 ton. Z liczby tej przypada na import z za morza 74.886,2 ton na eksport zamorski 512.647,2 ton, oraz na obrót przybrzeżny 9.863,2 ton. Obrót przybrzeżny składał się z 2.274,3 ton obrotu z w. m. Gdańskiem oraz z 7.588,9 ton z wnętrzem kraju drogą wodną.

● PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO.

W październiku b. r. urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przeładowały 150.720 t. różnych towarów, zużywając 63.805 klw. prądu. Stosunek procentowy wykorzystania urządzeń przeładunkowych wynosił 94,8%, t. j. o 0,5% więcej niż w październiku r. ub.

● RUCH PASAŻERSKI W PAŹDZIERNIKU.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł w październiku 1495 osób (przyjechało 494, wyjechało 1001 osób).

● RUCH PASAŻERSKI MIĘDZY GDYNIĄ I HELEM.

W ciągu pierwszych trzech kwartałów b. r. ruch pasażerów statkami żeglugi przybrzeżnej na odcinku Gdynia—półwysep Helski wyniósł 169.881 osób.

● OBRÓT ,,POLBRYTU".

Statkami Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbryt) przewieziono w październiku 8.911 t. towarów oraz 47 sztuk koni. Z ogólnej ilości obrotów na import przypada 1.882 t., zaś na eksport 7.029 t., oraz 47 sztuk koni.

● NOWA STACJA P. K. P. W PORCIE GDYŃSKIM.

W porcie gdyńskim została otworzona nowa stacja taryfowa P. K. P. p. n.: ,,Gdynia—Port—Oksywie". Odległość do nowej stacji będzie liczona taksamo, jak do innych stacyj portu gdyńskiego, t. j. 8 km od stacji Gdynia.

● USPRAWNIENIE SŁUŻBY KOLEJOWEJ.

Zainicjowana przez Ministerstwo Komunkacji konferencja przedstawicieli wszystkich działów służby kolejowej z przedstawicielami portu gdyńskiego trwała w Gdyni 3 dni. Tematem konferencji były niedomagania kolejnictwa na terenie portu i linjach dowożących, utrudnienia pracy przeładunkowej, ruchu, oraz rozbudowy kolejowych urządzeń portowych. Konferencja doprowadziła do wyjaśnienia rzeczywistych potrzeb obsługi portowej i opracowane dezyderaty zostały przedstawione do decyzji Ministerstwa Komunikacji.

● PODNIESIENIE BANDERY NA O. R. P. ,,MEWA".

W Stoczni Gdyńskiej w obecności władz wojskowych na czele z Dowódcą Floty Wojennej k-a. Unrugiem, przedstawicieli Komisarjatu Rządu i Urzędu Morskiego, zaproszonych Gości oraz Rady, Dyrekcji i pracowników Stoczni odbyło się uroczyste podniesienie bandery na nowozbudowanym trawlerze ,,Mewa". Banderę podniesiono przy dźwiękach Hymnu Narodowego.

,,Mewa" jest pierwszą jednostką bojową zbudowaną w Stoczni Gdyńskiej. wyłącznie z krajowych materjałów i przez polskich robotników według planów polskich inżynierów. Jest to okręt, posiadający najnowocześniejsze zdobycze techniczne z tej dziedziny.

Załoga składa się z 3 oficerów i 29 marynarzy a dowódcą ,,Mewy" został mianowany kap. m. w. Romanowski.

Poza oddanym do użytku w dniu 27 lipca r. b. przez Warsztaty Marynarki Wojennej trawlerem ,,Jaskółka" pozostaje w Stoczni Gdyńskiej w stadjum wykończenia 2 trawlery ,,Rybitwa" i ,,Czajka", podniesienie bandery na których jest przewidziane w grudniu r. b.

● EWIDENCJA STATKÓW.

Dyrektor Urzędu Morskiego wydał zarządzenie, iż wszyscy właściciele statków winni zgłaszać je do ewidencji najpóźniej do dn. 1 grudnia b. r. z wyjątkiem statków rybackich i sportowych, zapisanych w Polskim Yacht Klubie, Oficerskim Jacht Klubie R. P., Związku Harcerstwa Polskiego i Klubie Sportowym ,,Gryf". Niezgłoszenie statku do ewidencji podlegać będzie karze.

● DYPLOMY I AWANSE W MARYNARCE.

W dniu 21. X. pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego Komisja Kwalifikacyjna dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Dyplomy kapitana żeglugi wielkiej: Bass Ajzyk, Godecki Jan, Hurko Bronisław.

Dyplomy kapitana żeglugi małej: Kosko Stanisław, Ostapowicz Kazimierz.

Dyplomy porucznika żeglugi wielkiej: Cielewicz Romuald, Chmarzyński Stefan, Lekki Władysław, Michalski Jan, Nawrot Bogusław, Chudzicki Antoni.

Dyplomy porucznika żeglugi małej: Ossowski Jerzy, Ruszczyński Edmund, Schaub Jan, Żebrowski Zbigniew.

Dyplom szypra II klasy: Michalik Edmund.

Dyplomy mechanika II klasy: Jastrzebski Zygmunt, Staniak Mieczysław.

Dyplomy mechanika III klasy: Barański Zygmunt, Czałbowski Zbigniew, Kaszyński Józef, Hubrich Paweł.

● ROZPORZĄDZENIE O USTROJU M. GDYNI.

W nr. 83 Dziennika Ustaw R. P. ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów o ustroju m. Gdyni postanawiające, że moc obowiązującą rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24 listopada 1930 r. o ustroju m. Gdyni przedłuża się na dalsze 3 lata, począwszy od 29 b. m.

● S/S ,,IRENE" NA MIELIŹNIE.

27. XI. osiadł na mieliźnie w okolicach Karwi w odległości około 200 m od brzegu holenderski statek ,,Irene" o pojemności 1153 trn. zdążający do portu gdyńskiego po ładunek. Nie mogąc własnemi siłami zejść z mielizny, wzywał pomocy. Na ratunek pośpieszył holownik Żeglugi Polskiej ,,Atlas", pomoc jednak okazała się zbyteczna, ponieważ kapitanowi udało się o własnych siłach sprowadzić statek z mielizny.

● ZJAZD TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W listopadzie odbyły się w Gdyni obrady dorocznego zjazdu delegatów Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Obrady zjazdu zagaił prezes kupców gdyńskich dr. Smoleń, wzywając obecnych do poczynienia przez kupiectwo pomorskie wszelkich wysiłków w kierunku współpracy przy realizowaniu programu rządowego. Po złożeniu sprawozdania przez prezesa Związku p. Marchlewskiego, zjazd uchwalił rezolucje oraz dokonał wyboru prezesa na nową kadencję, którym został wybrany ponownie p. Marchlewski.

● Z KORPORACJI KUPIECKIEJ.

Korporacja Kupiecka w Gdyni odbyła nadzwyczajne Walne Zebranie przy udziale przedstawicieli Komisarjatu Rządu oraz Izby P. H.

Zebranie poświęcono najaktualniejszym zagadnieniom organizacyjnym i gospodarczym handlu oraz skonsolidowania kupiectwa Gdyńskiego.

Poza tem wyłoniono delegatów i uchwalono szereg wniosków na Zjazd związkowy, jaki odbędzie się 10 listopada w Gdyni.

Na zakończenie kapitan Tadeusz Meissner wygłosił nader interesujący odczyt z podróży statku szkolnego ,,Dar Pomorza" naokoło świata.

● SZKODY NA WYBRZEŻU.

Wskutek ulewnego deszczu i nader silnej fali z kierunku północno-wschodniego, oraz wysokiego stanu wody powstało w końcu października na wybrzeżu szereg uszkodzeń. Pod Kamienną Górą w Gdyni zostało silnie uszkodzone kamienno betonowe umocnienie na przestrzeni 50 metrów, podmyta została promenada, został uszkodzony brzeg między umocnieniem a hotelem ,,Polska Riwjera", podmyty został brzeg obok Domu Zdrojowego i uszkodzone umocnienie betonowej skarpy w pobliżu willi Englicha. Na półwyspie zostały podmyte wydmy w kilku miejscach, a najsilniej w pobliżu Chałup, gdzie Urząd Morski zaraz rozpoczął w przyśpieszonem tempie prace nad umocnieniem. W pobliżu Kuźnic od strony zatoki został uszkodzony brzeg wskutek czego nowo zbudowana szosa została zagrożona. W Juracie od strony morza zostały w niektórych miejscach podmyte wydmy na kilka metrów wgłąb lądu, wskutek czego został zagrożony mały budynek mieszczący pompę.

Jak się dowiadujemy, zostały wyrządzone duże szkody na bałtyckiem wybrzeżu Niemiec i Estonji. W Tallinie został zagrożony nawet gmach dworca kolejowego. Podkreślić należy, że w porcie Gdyńskim w czasie nawałnicy nie zaszedł nawet najmniejszy wypadek, wszystkie statki odrazu zostały należycie przestawione i zabezpieczone, a sytuacja była bardzo ciężka a nawet i niebezpieczna, woda bowiem momentalnie podniosła się w basenach portowych o 70 cm a fale przelatywały przez falochrony, dostając się na nabrzeża.

● NOWY DYREKTOR POLSKO-BRYTYJSKIEGO BANKU HANDLOWEGO W GDAŃSKU.

Dowiadujemy się, że z dniem 1 listopada b. r. p. Wacław Konderski ustąpił ze stanowiska dyrektora British-Polish Trade Bank w Gdańsku.

Stanowisko to objął dotychczasowy zastępca dyrektora B. G. K. w Warszawie p. Stanisław Pawłowicz.

Polsko-Brytyjski Bank Handlowy utworzony został, jak wiadomo w r. 1926 przez Bank Gospodarstwa Krajowego wspólnie z konsorcjum finansowem zagranicznem głównie dla celów finansowania handlu zagranicznego Polski.

● ZJAZD AGENTÓW LINJI LEWANTYŃSKIEJ.

W Gdyni odbył się dwudniowy zjazd agentów Żeglugi Polskiej i Svenska Orient Line, utrzymujących Linję Lewantyńską. Zjazd załatwił najważniejsze sprawy, związane z ładunkami kierowanemi z portów bałtyckich do portów lewantyńskich.

● POŚWIĘCENIE DOMU K. P. W.

Odbyła się w Gdyni uroczystość poświęcenia Domu Kolejowego Przysposobienia Wojskowego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego ufundowanego przy poparciu Zarządu Głównego zbiorową ofiarnością członków K. P. W. Okręgu Pomorskiego.

Na uroczystość do Gdyni przybyli minister Komunikacji p. inż. Butkiewicz, J. E. Ks. Biskup Dr. Okoniewski, wojewoda Kirtiklis, poseł Starzak, Prezes Zarządu Głównego K. P. W., oraz główne władze kolejowe Pomorza z dyr. Kolei Państwowych inż. Dobrzyckim i vice dyr. Prezesem Okręgowym K. P. W. inż. Getler-Girtlerem na czele. W uroczystości wzięły również udział miejscowe władze na czele z Komisarzem Rządu mgr. pr. Fr. Sokołem, kmdr. Frankowskim, Dyr. Urzędu Morskiego Łęgowskim, Prezesem S. O. Parczewskim.

Po mszy św., odbyła się przed dworcem kolejowym defilada bataljonu K. P. W. poczem dokonany został uroczysty akt poświęcenia nowego czteropiętrowego gmachu K. P. W. przez ks. Biskupa dr. Okoniewskiego, a następnie między innymi przemawiał Pan Minister Butkiewicz, który podkreślił, że kolejarzom polskim idea ofiarnej i bezinteresownej pracy społecznej jest bliska, że odczuwają oni potrzebę wzięcia udziału w zbiorowym wysiłku budowania społeczeństwa kolejowego i silnie zaakcentował, iż w społeczeństwie kolejowem widzi realizację wielkiej idei Wodza Narodu, która stała się podstawą naszego nowego ustroju. Pan Minister stwierdził przytem wartość należycie prowadzonej i dobrze zorganizowanej pracy społecznej, rezultatem której jest piękny gmach powstały z ofiarności wielutysięcznego zespołu ludzi oddanych jednej idei, gmach który stanie się ogniskiem kulturalno oświatowem i miejsce wytchnienia dla kolejowców z całej Polski.

Po przemówieniu Pana Ministra, orkiestra odegrała Hymn Narodowy, poczem goście zwiedzili dom K. P. W. Podniosłą uroczystość wypełnił dział koncertowy utrzymany na wysokim poziomie, wykonany przez chór i orkiestrę Ogniska Gdyni, oraz recytację zespołową tegoż Ogniska. Uroczystość została zakończona obiadem, poczem o godz. 3 min. 20 Pan Minister i przybyli goście opuścili Gdynię.

● OBNIŻKA WPISÓW W P. S. M.

Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni podaje do wiadomości, że w związku z przeprowadzanemi przez Rząd oszczędnościami w życiu Gospodarczem Państwa, jak również zmniejszeniem różnych kosztów, ponoszonych przez obywateli, pragnąc ulżyć rodzicom wychowanków — zostały obniżone dotychczasowe opłaty za utrzymanie uczniów w internacie i na statkach o 200 zł rocznie.

Obniżona opłata na rok szkolny 1935/36 wynosi 1000 zł rocznie i jest płatna w 10-ciu równych ratach.

● PIERWSZY PAROWÓZ POLSKI DLA CHIN.

W tych dniach załadowany został na statek „City of Hereford", wychodzący w dniu 30 b. m. z Gdyni do Szanghaju, pierwszy parowóz wykonany w polskich fabrykach z przeznaczeniem dla Chin. Parowóz wykonała firma H. Cegielski na zamówienie Tow. Kolejowego Kiangnan Railways Company Ltd. w Szanghaju. Parowóz jest zupełnie nowoczesnej konstrukcji.

● RUCH TURYSTÓW PRZEZ LIGĘ M. i K.

Dzięki staraniom Ligi Morskiej i Kolonjalnej w bieżącym roku do Gdyni przybyło 27 popularnych pociągów z około 18.000 pasażerami, którzy zwiedzali port, Gdynię i wybrzeże. Prócz tego L. M. i K. zorganizowała wycieczkę na s/s „Kościuszko" do Anglji, Belgji i Danji, w której wzięło udział 65 osób i wycieczkę Wisłą z Warszawy do Gdyni z 250 uczestnikami.

● PORT W WIELKIEJ WSI.

Ukazały się pogłoski o zamierzonej budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi, który w przyszłości miał być rzekomo przekształcony na port handlowy. Wiadomości te są mylne, gdyż port Wielkiej Wsi ma być wyłącznie portem rybackim położonym bliżej rejonu połowów i temsamem bardziej poręczny dla celów rybołówstwa morskiego, niż inne porty na polskiem wybrzeżu. Z czasem port ten może być wyzyskiwany przez sporty wodne oraz przybrzeżną komunikację turystyczną. Na port w znaczeniu handlowym Wielka Wieś się nie nadaje ze względów gospodarczych i technicznych. Natomiast dla towarowych obrotów zamorskich jest i będzie nadal wyzyskiwany port w Gdyni, który się rozbuduje w dalszym ciągu w miarę potrzeb swego zaplecza.

Odległości z Gdyni lub Wielkiej Wsi do różnych portów morskich nie stanowią w wysokości frachtu morskiego żadnej różnicy.

● RAMPA DLA PRZEŁADUNKU ZWIERZĄT.

W pobliżu długoterminowego magazynu Nr 5 przy ul. Polskiej w porcie została wybudowana specjalna rampa długości 50 m służąca do przeładunku koni i innych zwierząt żywych jakie będą przechodziły przez port Gdyński.

● NIEPRAWDZIWE POGŁOSKI O SPRZEDAŻY S/S „WARSZAWA" WŁOCHOM.

W kilku dziennikach ukazała się notatka o rzekomej sprzedaży Włochom s/s „Warszawa" za 3 tys. Ł. Pogłoski te są nieprawdziwe m. in. i z tego względu, że tego typu statek co „Warszawa" nie mógł być sprzedany za tak niską cenę. „Warszawa" nadal należy do Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego „Polbryt" w Gdyni i kursuje regularnie na linji Gdynia—Havre.

● S/S „PREMJER" SPRZEDANY ZAGRANICĘ.

Prowadzone od dłuższego czasu rokowania o nabycie przez zagranicę parowca „Premjer" od Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego „Polbryt" zostały zakończone. Statek został sprzedany za gotówkę na korzystnych warunkach.

Jak wiadomo, statek „Premjer" wycofany został z linji londyńskiej już w zeszłym roku, zastąpiono go nowoczesnym statkiem „Lech" jako jednostką bardziej ekonomiczną i dostosowaną do potrzeb tej linji.

● S/S „WISŁA" UDAŁ SIĘ W PODRÓŻ DO POŁUDNIOWEJ AMERYKI.

S/S „Wisła", największy tramp „Żeglugi Polskiej" S. A., który do ostatnich czasów—mimo uruchomienia innych statków żeglugi nieregularnej tego przedsiębiorstwa—pozostawał uwiązany w porcie gdyńskim, wyszedł w dn. 7 listopada b.r. z Gdyni do portów Południowej Ameryki: Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires, zabierając pełny zbiorowy ładunek. Powrót statku do Gdyni spodziewany jest w końcu lutego 1936 r. Należy wnioskować, że zapoczątkowana komunikacja do Południowej Ameryki zostanie utrzymana.

● „ZAWISZA CZARNY".

Szkuner Z. H. P. „Zawisza Czarny" został zakotwiczony w basenie jachtowym na postój zimowy. Na statku pozostało tylko 4 marynarzy jako dozorujący.

● ZIEMIA NA SOWINIEC.

9. XI. delegacja statku „Dar Pomorza" odwiozła na Sowiniec urnę z ziemią, którą Załoga statku zebrała ze wszystkich części Świata podczas podróży „Daru Pomorza" naokoło świata. Delegacji przewodniczył dowódca kap. Maciejewicz.

● ODCZYT O LIBERJI.

Kierownik Ekspozytury Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Gdyni Jan Bartoszczyk po dziesięciomiesięcznym badawczym pobycie w Afryce wygłosił w Gdyni odczyt o Liberji i kolonjach zachodnio-afrykańskich jako terenach dla polskiej ekspansji gospodarczej. Prelekcja oparta była na wynikach osobistych obserwacji i dała interesujący i obfity materjał informacyjno-orjentacyjny w pierwszej mierze sferom zainteresowanym w rynkach zbytu.

● BUDOWA ELEKTROWNI.

Pomorska elektrownia „Gródek" na podstawie koncesji Ministerstwa P. i H. buduje w porcie Gdyńskim elektrownię, która będzie obsługiwała port i miasto. Uruchomienie elektrowni jest przewidziane z końcem przyszłego roku.

● STAN ROBÓT PRZY BUDOWIE ELEWATORA ZBOŻOWEGO W GDYNI.

Roboty przy budowie elewatora zbożowego w porcie postępują szybko naprzód. W zakresie ogólnym roboty są prowadzone na trzeciem piętrze. W dziale silosów do konywane są zbrojenia lejów.

● PRZYBRZEŻNE POŁOWY RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU.

Przybrzeżne połowy ryb morskich w październiku wyniosły (w tys. kg.) ogółem—258,2, z czego przypada na śledziki 64,6, stornie 50,2, szproty 27,9, węgorze 26,1, oraz reszta na drobniejsze ilości innych gatunków.

W porównaniu z październikiem r. ub. połowy znacznie się zmniejszyły, a mianowicie o 206 tys. kg. Przyczyną tego były niesprzyjające warunki atmosferyczne.

Z ogólnej ilości połowów przybrzeżnych przypada (w tys. kg.) na Hel 121,9, Jastarnię, Wielką Wieś 54,6, Gdynię 49,6) Puck 18,6 oraz Chłapowo—Karwię 13,4,

Wędzarnie wybrzeża nabyły z połowów 117 tys. kg, rynek miejscowy wchłonął 103 tys. kg. do Gdańska wywieziono 38,2 tys. kg.

W tygodniu od 28 października do 3 listopada przybrzeżne połowy morskie odbywały się tylko w ciągu trzech dni, spowodu panujących silnych wiatrów. Ogółem złowiono zaledwie 66 tys. kg. ryb, z czego przypada w tys. kg. na szproty 54,6, płastugi 5,1, dorsze 4,5, węgorze 1,1, reszta na drobniejsze ilości innych gatunków.

● OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.

Obrót portu rybackiego w Gdyni w październiku b. r. wyniósł 3.090 t. ryb morskich, z czego na połowy własne przypada 1.265 t. zaś na import 1.825 t. W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu rybackiego 20 statków z rybami, z czego przypada 6 statków na Żeglugę Polską, 2 na statki wynajęte przez Tow. „Mewa" i 12 na statki obcych bander.

Z portu rybackiego wysłano koleją 170 wagonów z rybami, z czego 163 wgłąb kraju, 6 do Gdańska i 1 do Austrji ze śledzikami z polskich połowów.

● ROZWÓJ WĘDZARŃ RYBNYCH W KUŹNICY.

Po Gdyni, Helu i Jastarni, Kuźnica jest napoważniejszym ośrodkiem skupienia wędzarń na wybrzeżu. Właściciele wędzarń w Kuźnicy posiadają własne kutry motorowe, przy pomocy których usiłują uniezależnić się od handlarzy szprotów. Obecnie czynnych jest w Kuźnicy 6 wędzarń o 40 piecach. Wędzarnie posiadają własnych 6 kutrów motorowych.

W tygodniu ubiegłym kutry te złowiły ogółem 47,3 tys. kg. szprotów, które po uwędzeniu sprzedawano od 0,45 zł do 0,55 zł za kg. Węgorze wędzone sprzedawano po zł. 4 za kg.

● ZWIĘKSZENIE FLOTYLLI RYBACKIEJ.

Jeden z rybaków na Helu nabył w Gdańsku kuter o wymiarach 13,7 m. długości, 4,6 m. szerokości i 1,75 m. zagłębienia. Kuter posiada motor 50-konny. Cena nabycia wynosi 26,5 tys. zł.

● MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE PRZEMYSŁU KONSERW SZPROTOWYCH.

Niektóre wędzarnie w Gdyni otrzymały z zagranicy propozycję na dostawę konserw szprotowych. Chodzi tu o większe tranzakcje, dlatego też wędzarnie mogłyby je wykonać tylko pod warunkiem rozbudowania swych pomieszczeń. Koszt niezbędnej inwestycji sięgałby blisko 30 tys. zł. Ponieważ wędzarnie nie mogą uzyskać kredytu na taką sumę na krótki okres czasu, nie jest możliwe wykorzystanie oferty zagranicznej.

● ROZBUDOWA MAGAZYNÓW FIRMY „MEWA".

W porcie rybackim w Gdyni rozpoczęto budowę piętrowego budynku dla wytwórni beczek śledziowych, przeznaczonych dla firmy „Mewa".

● BUDOWA MAGAZYNU I CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ.

Mury magazynu śledziowego w rybackim w Gdyni zostały doprowadzone już pod dach. Całkowite wykończenie budynku nastąpi jeszcze w tym roku, co da możność przechowywania 6 tys. beczek.

Prace przy budowie chłodni śledziowej odbywają się w dzień i w nocy w celu wykończenia betonowania pierwszej i drugiej kondygnacji przed nadejściem mrozów.

● EKSPORT WĘGORZY Z POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH.

W bieżącym sezonie eksport węgorzy z połowów przybrzeżnych wyniósł ogółem 23,8 tys. kg. z czego 15 tys. kg. wywieziono do Danji, 5 tys. kg. do Szwecji i 3,8 tys. kg. do Gdańska. Węgorze te zabrane zostały w stanie żywym przez kutry duńskie i szwedzkie.

● WYCZERPANIE SIĘ ZAPASÓW DORSZY.

Nieznaczne zapasy dorszy z polskich połowów, jakie zamrożono w okresie letnim, wyczerpały się zupełnie. Wobec tego 3 kutry wyruszyły w okolice Bornholmu na połowy dorszy. Powrót kutrów spodziewany jest w bieżącym tygodniu.

● ZAKOŃCZENIE SEZONU POŁOWÓW JARMUCKICH.

Około 10 listopada zakończyły się połowy śledzi jarmuckich. Ogólny wynik połowów tegorocznych jest wyższy od ubiegłego i wynosi około 400 tys. dużych beczek śledzi solonych.

Polskie połowy śledzi na morzu Północnem będą zapewnie nieco mniejsze od zeszłorocznych.

● UDANY POŁÓW DORSZY POD BORNHOLMEM.

Jak już donosiliśmy, z powodu braku dorszy w Gdyni kilka kutrów wyjechało w dniu 16 b. m. na połowy tych ryb pod Bornholm. Jeden z nich powrócił do portu rybackiego w Gdyni w dniu 24 b. m., przywożąc około 6 tys. kg. dorszy. Drugi kuter „Hel 121" jeszcze nie powrócił. Za dorsze półkilowe nieczyszczone (z udanych połowów) oferowano po 16 zł. za 100 kg.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Ceny nowych śledzi jarmuckich są nadal mocne. W stosunku do r. ub. są one jednak niższe. Do końca ub. tygodnia złowiono w Anglji w połowach jarmuckich 277.265 dużych beczek śledzi, tj. o 100 tys. beczek więcej niż w r. ub. Zakończenie sezonu nastąpi w ciągu najbliższych dwóch tygodni. Również ceny śledzi solonych, pochodzących z polskich połowów „Mewy", są niższe o kilka złotych od zeszłorocznych.

Na najwyższym poziomie utrzymują się ceny (śledzi solonych) islandzkich (oryginalne matjasy) i inne zbliżone gatunki (norweskie śledzie duże, przyrządzone na podobieństwo islandzkich). W r. b. złowiono w Islandji matjasów zaledwie w ilości 7,5 tys. beczek, podczas gdy w r. ub. 71 tys. beczek, a w r. 1933 nawet 110 tys. beczek.

Zapotrzebowanie śledzi solonych z polskich połowów „Mewy" zwiększa się. Sytuacja ta skłoniła jednego z hurtowników łódzkich do wypuszczania na rynek falsyfikatów beczek polskich. Firma ta oznacza beczki, zawierające stare i tanie śledzie holenderskie, napisem: Polskie—Mewe albo Polskie—Mewer.

● ULEPSZANIE URZĄDZEŃ FIRM GDYŃSKICH.

W ostatnich czasach daje się zaobserwować w Gdyni dążenie kupiectwa do unowocześnienia swych przedsiębiorstw. Szereg kupców przenosi siedzibę swych firm z ciasnych i nieodpowiednich sklepów do nowoczesnych lokali, wykazuje większą dbałość o estetykę wystaw i wnętrz sklepowych. Niektórzy kupcy budują nawet domy, przystosowując je do potrzeb swojego handlu. Dzięki temu Gdynia przyjmuje coraz bardziej wygląd handlowego miasta portowego, dążącego w swym rozwoju za portem

● OBROTY RYBNE POLSKO-GDAŃSKIE W PAŹDZIERNIKU.

W październiku b. r. wysłano z Gdańska na rynek polski 34.818 kg ryb świeżych, wędzonych i przetworów rybnych, zaś z Polski wysłano do Gdańska ogółem 36.976 kg ryb świeżych.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● BAWEŁNA W GDYNI.

We wrześniu r. b. przywóz bawełny do Gdyni wyniósł 5.418,2 t. w czem 4.202,1 t. amerykańskiej, 1.042,7 t. egzotycznej i 173,4 t. egipskiej.

● EKSPORT „PAGEDU" PRZEZ PORTY POLSKIE W PAŹDZIERNIKU.

W październiku r. b. spółka „Paged" wywiozła przez porty w Gdyni i w Gdańsku ogółem 39,6 tys. m³ materjałów drzewnych. W porównaniu z październikiem r. ub. stanowi to wzrost eksportu o 6%. Główny sortyment wywozu stanowiła tarcica, której eksportowano 31,7 tys. m³.

● ZAŁADUNEK „PAGEDU" W PORTACH POLSKICH WZRÓSŁ O 76,6%.

W trzecim kwartale b. r. eksport drewna dokonany przez „Paged" w Gdyni i w Gdańsku wyniósł ogółem 188,8 tys. m. sześć. t. j. o 76,6% więcej, niż w kwartale poprzednim. Najpoważniejszy artykuł wywozu stanowiła tarcica miękka w ilości 154,3 tys. m. sześć. (wzrost o 71%). Z ogólnej ilości materjałów drzewnych w okresie sprawozdawczym wywieziono m. in. (w tys, m. sześc.): do Anglji 154,1, Belgji 11,2, Afryki Południowej 9,4, Holandji 3,9 Francji 3,5.

● OBROTY PORTU GDAŃSKIEGO.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w. październiku b. r. wyniósł 513,3 tys. t. wobec 465,4 tys. ton we wrześniu r. b- W porównaniu do października r. ub. obroty portu gdańskiego spadły o 49,0 tys. ton

Przywóz do portu gdańskiego w październiku wynosił 87,6 tys. t. wobec 75,3 tys. t. we wrześniu r. b. i 74,8 tys. t. w październiku r. ub. Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wynosił 425,8 tys. t. wobec 390,1 tys. t. w poprzednim miesiącu i 487,6 tys. t. w analogicznym miesiącu r. 1934.

● RUCH STATKÓW W GDAŃSKU.

Ruch statków w porcie gdańskim wynosił w pa dzierniku b. r. na wejściu 398 statków o pojemności 264.274 trn. (377 statków o pojemności 257.260 trn. w październiku ub. r.) zaś na wyjściu 383 statki o pojemności 266.464 trn. (405 o pojemności 284.842 trn. w październiku ub. r.).

● ROZCIĄGNIĘCIE POLSKO-AUSTRJACKIEGO UKŁADU HANDLOWEGO NA GDAŃSK.

Austrjacki dziennik urzędowy z dn. 21 b. m. ogłasza oświadczenie o rozciągnięciu polsko-austrjackiego układu handlowego na terytorjum W. M. Gdańska. Układ ten z dn. 9 października 1933 r. zawierał popostanowienie, iż rząd polski jednostronnem oświadczeniem będzie miał prawo rozciągnąć jego moc obowiązującą na Gdańsk. Rząd polski w porozumieniu z Senatem W. M. Gdańska skorzystał z tego uprawnienia.

● WZROST OBROTÓW HANDLOWYCH MIĘDZY POLSKĄ I PALESTYNĄ.

Według danych Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w październiku przywieziono do Polski z Palestyny towarów za 64 tys. zł., gdy w tym samym miesiącu r. ub. za 7 tys. zł. Wywóz z Polski do Palestyny w miesiącu sprawozdawczym wynosił złotych 1.541 tys. zł. wobec 777 tys. zł. w październiku 1934.

W ciągu pierwszych 10-ciu miesięcy b. r. całkowity przywóz z Palestyny do Polski wynosił zł. 3.318 tys. zł. wobec 904 tys. zł. w analogicznym okresie r. ub. Wywóz z Polski do Palestyny w tym okresie r. b. wynosił zl. 12.775 tys. zł. wobec zł. 7.576 tys. w ciągu pierwszych 10 miesięcy r. 1934.

● ŁADUNKI POLSKICH STATKÓW NA LINJI PALESTYŃSKIEJ.

Polskie statki na linji palestyńskiej przewożą do Palestyny oprócz znacznej ilości emigrantów i turystów większe ładunki towarów, których rodzaj zależny jest od pory roku. Obecnie na naszych statkach eksportuje się przeważnie kartofle, warzywa strączkowe, skrzynki do pomarańczy, jabłka, gruszki, konserwy, podczas gdy z Palestyny przewożą polskie statki obecnie pomarańcze i grape-fruity.

● WYMIANA HANDLOWA POLSKO-ANGIELSKA.

Według ogłoszonej ostatnio oficjalnej statystyki handlu zagranicznego W. Brytanji ogólna wartość importu z Polski w ciągu pierwszych 9 miesięcy r. b. wyniosła 5.244.145 Ł., ogólna wartość eksportu towaru brytyjskich do Polski 2.721.165 Ł. ogólna zaś wartość reeksportu 1.002.337 Ł. W stosunku do odpowiedniego okresu r. ub. import angielski z Polski wykazuje spadek o 401,155 Ł., natomiast zarówno eksport towarów brytyjskich, jak i reeksport wykazują wzrost: eksport—o 646,604 Ł, reksport zaś—o 38,378 Ł.

Saldo obrotów polsko-angielskich za pierwsze 3 kwartały r. 1935 jest dodatnie dla Polski i wynosi 1.520.643 Ł., wykazując w stosunku do pierwszych 3 kwartałów r. 1934 spadek o 1,086, 137 Ł., czyli o 42%.

● ZNIŻKA STAWEK FRACHTOWYCH.

Jak wiadomo, w związku z konfliktem śródziemnomorskim cena frachtów morskich dla transportu węgla z portów polskich do portów Morza Śródziemnego podwyższona została z 11 szyl. w lipcu do 13 szyl. w październiku b.r.

Obecnie zawierane są kontrakty na transporty do portów włoskich w grudniu r. b. i w styczniu 1936 r. W kontraktach tych przyjętą została jako norma stawka 10 szyl. i 6 pensów. Zniżka kosztów frachtowych została najwidoczniej spowodowana optymistyczną oceną możliwości zażegnania konfliktu abisyńsko-włoskiego.

● NOWA LINJA MIĘDZY GDYNIĄ I PORTAMI AMERYKI PŁD.

Firma maklerska Rothert i Kiłaczyński zgłosiła w Urzędzie morskim nową linję, która w odstępach 6-tygodniowych będzie odbywała regularną komunikację między Gdynią i portami Ameryki Południowej.

● KOMISJA TARYFOWO-KOLEJOWA W GDAŃSKU.

Komisja taryfowo-kolejowa, która obradowała w Gdyni w sprawie polsko-czeskiej taryfy dunajowej, przybyła dziś do Gdańska w celu zwiedzenia portu. Równocześnie przybyła grupa spedytorów węgierskich badających możliwości tranzytu węgierskiego przez porty polskie.

● STOCZNIA SCHICHAU OTRZYMAŁA NOWE ZAMÓWIENIA Z ZAGRANICY.

Stocznia Schichau w Gdańsku otrzymała zamówienie armatora Wilhelmsena z Oslo na budowę towarowego statku motorowego o nośności ok. 7.100 ton oraz zamówienia rządu perskiego na budowę dragi parowej o ładowności 1 tys. m. sześć.

● RUCH STATKÓW W HAMBURGU.

Ruch statków w Hamburgu w październiku przedstawiał się następująco (w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane z września b. r., druga z października 1934 r.): na wejściu 1.370 jednostek (1.304—1.525) o pojemności 1.493.671 trn. (1.570.337 — 1.551.812), na wyjściu 1.511 jednostek (1.322—1.568) o pojemności 1.524.270 trn. (1.486.390—1.500.183).

Udział flagi niemieckiej na wejściu wynosił 48,6%, na wyjściu 48,9%.

● ZWIĘKSZENIE TRANSPORTÓW MORSKICH DO HAMBURGA.

W Hamburgu daje się odczuć większe wzmożenie ruchu towarowego do Londynu, wskutek czego trzeba było uruchomić pewne dodatkowe statki oprócz tych, które normalnie, odchodzą według rozkładu. Ożywienie to jest tłómaczone częściowo sezonowem wzmożeniem obrotów towarowych. Główną jednak przyczyną ożywienia obrorów portowych Hamburga jest skierowanie ruchu towarowego z Trjestu na Hamburg.

● RUCH STATKÓW W PORCIE BREMY

Ruch statków w Bremie w październiku przedstawiał się następująco (w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane z września b. r., druga — z października r. ub.):

na wejściu 635 jednostek (639—614) o pojemności 677.048. trn. (692.265—674.448), na wyjściu 691 jednostek morskich (665—658) o pojemności 625.483 trn. (709.591—644.507).

● WZROST URUCHOMIENIA FLOTY ŚWIATOWEJ

W roku 1935 zanotowano spadek unieruchomienia floty w stosunku do r. ub. Unieruchomienie tonażu światowego w pierwszych miesiącach każdego kwartału b. r. przedstawiało się (w milj. brt.—w nawiasach dane za analogiczny okres 1934) następująco: w styczniu 6,5 (10,7), kwietniu 7,3 (9,5), lipcu 6,4 (8,6), październiku 5,4 (7,4). Zasługuje na podkreślenie olbrzymi spadek unieruchomionego tonażu w W. Brytanji. Tonaż unieruchomiony w Brytanji na dzień 1 pa dziernika r. b. wynosił zaledwie 795 tys. brt. wobec ogólnego tonażu 17,298 tys. brt. Tonaż unieruchomiony Stanów Zjednoczonych w dn. 1 kwietnia b. r. wynosił 2.395 tys. brt. wobec ogólnego tonażu 9.665 tys. brt.

● ZMNIEJSZONE „BEZROBOCIE" FLOTY ANGIELSKIEJ.

Statystyka Angielskiej Izby Okrętowej wykazuje, że na dz. 1 października b. r. w portach Wielkiej Brytanji i Irlandji znajdowało się 224 statki nieczynne o pojemności 502,5 tys. trn., co w porównaniu z pierwszym czerwca stanowi spadek o 26 jednostek i 85,5 tys. trn. albo 14,5%. W porównaniu z liczbami z pierwszego października 1934 r. zmniejszenie „bezrobocia" statków wynosi w tonażu 315,6 tys. trn. albo 38,6%.

Należy podkreślić, że wśród niezatrudnionych statków, znajdujących się w portach Wielkiej Brytanji i Irlandji było 9 jednostek zagranicznych o pojemności 26,3 trn. (na dz. 1 października b. r.).

● OBROTY HANDLU ŚWIATOWEGO W III-IM KWARTALE B. R.

Obroty handlu światowego w III kwartale r. b. wykazują w stosunku do kwartału poprzedniego wzrost o 2%. Niewielki ten wzrost, zdaniem niemieckich kół gospodarczych, jest raczej wynikiem światowej zwyżki cen niż wzrostu zwyżki cen niż wzrostu obrotów. Import europejski w związku ze znacznemi ograniczeniami wprowadzonemi w Niemczech i w niektórych krajach bloku złotego w stosunku do r. ub. znacznie zmalał, natomiast silniejszy wzrost przywozu wykazują jedynie Włochy w związku z zapotrzebowaniem dla celów wojennych.

● ARGENTYŃSKO - POLSKA IZBA HANDLOWA POWSTAŁA W BUENOS - AIRES.

Z inicjatywy Poselstwa R. P. w Buenos-Aires utworzona została w tem mieście Argentyńsko-Polska Izba Handlowa. Do Izby, która w ścisłym związku pracować będzie z Poselstwem nad rozwinięciem stosunków handlowych między obu krajami, zgłosiły przystąpienie wszystkie miejscowe firmy zainteresowane wymianą polsko-argentyńską.

● MODERNIZACJA BELGIJSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W kołach żeglugowych mówią, że belgijska marynarka handlowa ma otrzymać kredyt w wysokości 250 miljonów franków belgijskich na unowocześnienie swego taboru.

● PROJEKT UTWORZENIA URZĘDU HANDLU ZAGRANICZNEGO W U.S.A.

Zdaniem Peeka, prezesa Banku Importowego i Eksportowego w St. Zjednoczonych, dodatnie saldo bilansu handlowego St. Zjednoczonych wykazuje tendencję zniżkową spowodu zawierania traktatów na zasadzie wzajemności. Aby przeciwdziałać tej tendencji należałoby — jak oświadczył prezes Peek—utworzyć Urząd do Spraw Handlu Zagranicznego. W sprawie tej prezes Peek był przyjęty przez prezydenta Roosevelta. Zabiega on o zwołanie specjalnej konferencji, w której uczestniczyliby wszyscy członkowie gabinetu.

● WYWÓZ NAWOZÓW SZTUCZNYCH I PASZY DO U. S. A.

Rozmowy przeprowadzone w sprawie wywozu polskich nawozów sztucznych i paszy do St. Zjednoczonych doprowadziły do zawarcia szeregu tranzakcyj.

● POLSKA NAJWIĘKSZYM DOSTAWCĄ ŻYTA DO NIEMIEC.

Ogłoszona niedawno statystyka handlu zagranicznego Niemiec wykazuje, że w ciągu pierwszych 10 miesięcy b. r. przywieziono do Rzeszy ogółem 2.147,6 tys. q. żyta wartości 14,8 milj. marek. Należy przypomnieć, że w odpowiednim okresie roku ub. Niemcy przywiozły z zagranicy zaledwie 324,6 tys. q.

Najpoważniejszym dostawcą żyta do Niemiec w roku bież. była Polska, skąd przywieziono 1.580,5 tys. q., co stanowi 73,6% ogólnego importu.



OBWIESZCZENIE

Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 29 października 1935 r. w sprawie zgłaszania statków do ewidencji

Na podstawie § 113 rozp. mojego z dn. 7 czerwca 1935 r. o bezpieczeństwie niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Wojewódzki Dziennik Pomorski Nr. 16 poz. 171) zarządzam, co następuje.

1) Właściciele statków, podlegających postanowieniom wymienionego wyżej rozporządzenia, z wyjątkiem statków rybackich i sportowych, zapisanych w Yacht Klubie Polski, Yacht Klubie Oficerskim R. P., Związku Harcerstwa Polskiego i w Klubie „Gryf", powinni zgłosić je do ewidencji najpóźniej do dnia 1 grudnia b. r. zgodnie z przepisami § 7 tegoż rozporządzenia.

2) Zgłoszenie należy składać:

a) dla wszystkich statków, mających miejsce postoju na odcinku Wybrzeża Morskiego, od granicy polsko-gdańskiej do Pucka włącznie — w Urzędzie Morskim w Gdyni,

b) dla wszystkich statków, mających miejsce postoju na końcowej części półwyspu Hel do terenów uzdrowiska Jurata włącznie,—w Kapitanacie Portu w Helu,

c) na pozostałych odcinkach Wybrzeża Morskiego u kotrolera wydm w Rozewiu, ewent. u najbliższego strażnika wydm w następujących miejscowościach:

Jastarnia
Kuźnice
Chałupy
Wielka Wieś
Karwia
Dębki

3) Formularze zgłoszeń statków do ewidencji wydaje Wydział IV Urzędu Morskiego, Kapitanat Portu w Helu, kontroler wydm w Rozewiu oraz wymienieni wyżej strażnicy wydmowi.

4) Niezgłoszenie statku do ewidencji w podanym wyżej terminie podlega karom, wyszczególnionym w § 110 wspomnianego na wstępie rozporządzenia.

Dyrektor Urzędu:
(—) St. Łęgowski

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MIES. PAŹDZIERNIK

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. październiku r. b. wyniósł 597.819,7 ton wobec 647.759,6 ton w m. wrześniu r. b. oraz 648.543,7 ton w m. październiku 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi spadek obrotów w porównaniu z miesiącem ubiegłym i tym samym miesiącem ubiegłego roku.

Ruch statków w m. październiku r. b. wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 394 statki (420) o pojemności 366.778 n. r. t. (420.262 n. r. t.), wyszło zaś 406 statków (407) o pojemności 362.498 n. r. t. (409.604 n. r. t.), analogicznie obniżyła się praca statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 152 (167), wyszło zaś 329 (336).

Średni postój statku wyniósł 47,2 godzin wobec 54,9 godzin w m. wrześniu r. b. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 35 (39).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Anglja, Niemcy, Danja, Stany Zjedn. Am. P., Norwegja, Finlandja, Grecja, Holandja i t. d., wykazuje pewne korzystne przegrupowanie się Anglji z 5-go miejsca (we wrześniu) na 3-e w październiku, Niemcy przesunęły się z 3-go na 4-e miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 21 państw wobec 20 państw w październiku r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 587.956,5 ton, wobec 639.836,7 ton w m. wrześniu r. b. oraz 627.805,9 ton w m. październiku 1934 r.

Obroty zamorskie w m. październiku r. b. wykazują 8,1%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. wrześniem r. b., oraz 6,3-%owy spadek w stosunku do mies. października 1934 r. Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski — 75.309,3 ton, oraz wywóz zamorski — 512.647,2 ton. — Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (75.309,3 ton) wykazuje 16,5%-owy wzrost w porównaniu z m. wrześniem r. b. (64.623 ton) oraz 15,6%-owy również wzrost w stosunku do m. października 1934 r. (65.119 ton). Wzrost przywozu w m. październiku r. b. wywołały pozycje towarowe: rudy różne i wypałki pirytowe — 21.247 t. (3444 t.), owoce świeże— 1128 t. (938 t.), śledzie solone — 2441 t. (1480 t.), piryty — 2198 t. (brak w m. wrześniu), asfalt — 393 t. (184 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 615 t. (259 t.), tłuszcze zwierz. sur. — 1443 t. (495 t.), oraz siarka — 765 t. (467 t.). Do pozycji importu, które obniżyły się w m. październiku należą: ryż sur. — 89 t. (306 t.), skóry — 2243 t. (2276 t.), wełna — 638 t. (1026 t.), bawełna — 6238 t. (7001 t.), szmaty — 577 t. (1017 t.), papier — 1514 t. (1589 t.), celuloza — 825 t. (928 t.), złom żelazny — 18.865 t. (24.653 t.), miedź — 701 t. (1073 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 315 t. (953 t.).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (512.647,2 ton) wykazuje w przeciwieństwie do przywozu 10,8%-owy spadek w porównaniu do m. września r. b. (575.213,7 ton), oraz 8,8%-owy spadek w stosunku do mies. października 1934 r. (562.686,9 ton). Spadek wywozu spowodowała przedewszystkiem grupa wytworów mineralnych: węgiel eksportowy — 406.104 (439.185 t.), węgiel bunkrowy — 27.015 t. (28.195 t.), oraz koks — 18.827 t. (24.444 t.). Poza grupą węglową uległy obniżce pozycje: słód — 619 t. (978 t.), bekony — 1749 t. (2071 t.), jaja — 2245 t. (3126 t.), masło—723 t. (744 t.), cement — 150 t. (1404 t.), cukier — 6497 t. (8133 t.), makuchy — 849 t. (1260 t.), melasa — brak (5846 t.), wytłoki buraczane — brak (452 t.), karbid — 222 t. (305 t.), biel cynkowa — 204 t. (303 t.), tkaniny — 369 t. (517 t.), bale i slupy — 850 t. (1907 t.), drzewo tarte — 14.383 t. (30.178 t.), papier — 1104 t. (1210 t.), żelazo handlowe — 4249 t. (6092 t.), szyny kolejowe — 20 t. (3984 t.), oraz rury żeliwne i żelazne — 1548 t. (2503 t.). Do pozycji, które wykazały wzrost należą: zboże (żyto) — 50 t. (16 t.), mąka pastewna — 2449 t. (102 t.), sól — 492 t. (75 t.), rudy różne— 1921 t. (brak), tłuszcze zwierz. sur. — 359 t. (138 t.), przetwory mięsne — 591 t. (381 t.), soda — 1705 t. (602 t.), saletra — 4304 t. (5 t.), dykty i forniery — 1644 t. (1394 t.), celuloza — 1273 t. (969 t.), żelazo sur. — 1150 t. (brak) oraz cynk — 1628 t. (1225 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost z 1893,1 t. (w m. wrześniu) na 2274,3 t. w październiku r. b., w tem przywieziono — 375,5 t. (71,1 t), wywieziono zaś — 1898,8 t. (1822 t.). W przywozie są do zanotowania pozycje: mąka pastewna — 305 t., ryby z połowów własnych — 50 t., oraz wyroby z drzewa — 10 t. Na wywozie zaś: garbniki — 378 t., mąka pastewna — 256 t., nasiona oleiste — 225 t., wełna — 180 t., skóry— 159 t., tłuszcz zwierz. — 137 t., żywica — 76 t., oraz miedź—87 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost z 6029,8 ton w m. wrześniu r. b. na 7588,9 ton w m. październiku, w tem przywóz wyniósł — 2503,9 ton, wywóz zaś — 5085 ton.

Z poważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: mąka — 535 t., soda — 1204 t., wyroby żelazne i metalowe — 200 t., papier — 59 t., tkaniny — 71 t., oraz owoce świeże i suszone — 28 t. Na wywozie zaś pozycje: ryż wyłuszczony — 1230 t., owoce świeże i suszone — 534 t., tłuszcze zwierzęce — 516 t., kawa, kakao, herbata — 160 t., tłuszcze roślinne — 114 t., skóry — 219 t., kauczuk i wyroby — 159 t., miedź — 341 t., węgiel antracytowy — 250 t., garbniki — 150 t., śledzie — 88 t., wełna — 196 t., oraz tektura—99 t.

Ruch pasażerów w związku z jesiennemi chłodami osłabł nadal Przyjechało bowiem pasażerów — 494 (1254), wyjechało zaś 1001 osoba (1916).

II. OBRÓT TOWAROW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Październik *(October)*	Wrzesień *(September)*	Od początku roku *(January-October)*
Cały przywóz	**75 309·3**	**64 623·—**	**851 129·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 069·7**	**5 095·4**	**163 390·3**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	1 712·8	1 751·1	34 901·7
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	88·5	306·2	52 822·5
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 610·4	1 462·1	56 284·8
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	65·8	6·4	487·1
76. Kawa *(coffee)*	162·4	150·2	3 039·8
78. Herbata *(tea)*	54.4	134·5	888·8
80. Kakao *(cocoa)*	456·4	269.4	5 959·0
81-82. Korzenie *(spices)* . .	101·5	101·9	1 004·5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**3 052·4**	**1 731·3**	**21 911·2**
116-117. Śledzie	2 983·8	1 604·9	20 604·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**25 745·—**	**4 990·2**	**103 775·8**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	21 246·6	3 443·9	77 407·3
177/1c. Piryty *(pyrites)* . . .	2 198·—	—	14 006·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 759·9**	**1 341·—**	**13 275·9**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	614·7	258·6	3 025·6
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 442·7	494·9	7 933·1
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**313·5**	**302·3**	**6 156·6**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	304·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	124·1	112·—	4 029·8
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 651·—**	**6 845·9**	**94 579·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 291·3	1 204·3	9 925·8
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	—	—	33 553.8
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	—	1 500·—	29 951·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	100·—	3 250·—	12 243·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs,leather goods)*	**2 273·9**	**2 337·9**	**26 165·1**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 242·6	2 276·3	25 742·5

Poz. tar. cel.	Październik *(October)*	Wrzesień *(September)*	Od początku roku *(January-October)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**8 702·3**	**10 309·5**	**102 649·3**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	726·8	1 090·—	20 436.2
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	6 349·2	7 058·5	61 904.2
624. Juta *(jute)*	824·4	770·5	10 843.5
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**608·2**	**552·4**	**3 905·1**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**204·8**	**254·5**	**1 162·8**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 429·7**	**2 615·1**	**20 939·9**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 514·3	1 589·4	13 968·8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	824·8	928·2	5 461·5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**78·5**	**94·4**	**856·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**20 757·4**	**26 694·7**	**281 802·6**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	18 864·7	24 653·—	264 870·7
977. Miedź *(copper)* . . .	701·2	1 073·4	9 329·7
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**219·7**	**361·6**	**3 371·5**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**382·8**	**1 044·—**	**6 681·1**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**9·4**	**13·3**	**154·3**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**51·1**	**39·5**	**343·3**

Errata: Nr. 10. Juta — od początku roku — jest: 15 091·1 — winno być: 10 019·1.

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Październik *(October)*	Wrzesień *(September)*	Od początku roku *(January-October)*
Cały wywóz	**512 647·2**	**575 213·7**	**5 253 016·2**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 674·8**	**3 009·5**	**62 264·3**
2. Żyto *(rye)*	50·—	16·3	23 859·4
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	29·—	5·—	94·1
27/1-2. Mąka	4·8	25.—	1 384·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	2774·1	502·1	13 938·8
35. Słód *(malt)*	619·1	977·9	13 554·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 034·6**	**6 188·3**	**44 435·4**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 749·2	2 070·8	18 040·9
125. Jaja *(eggs)*	2 244·9	3 125·9	18 615·1
127. Masło *(butter)* . . .	722·9	743·8	4 638·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**455 169·3**	**494 238·9**	**4 633 560·2**
154. Cement *(cement)* . . .	150·—	1 403·5	6 885·7
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	492·—	75·—	1 076·3
180. Węgiel kamienny *(coal)*	406 103·6	439 184·6	4 163 339·9
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	27 015·2	28 195·—	287 667·4
182. Koks *(coke)*	18 826·5	24 444·2	175 073·7
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	0·6	0·8	67·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**358·6**	**146·7**	**3 513·4**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**8 008·6**	**16 160·3**	**120 112·1**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	6 496·5	8 132·6	85 081·7
287. Makuchy *(oil cake)* . .	848·7	1 260·—	13 634·8
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	451·5	2 353·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**6 719·5**	**1 916·8**	**35 567·5**
299/18. Soda *(soda)* . . .	1 705·1	601·9	8 213·3
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	4 304·2	—	13 560·9
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	200·—	5 152·9
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**131·1**	**94·—**	**1 115·7**

Poz. tar. cel.	Październik *(October)*	Wrzesień *(September)*	Od początku roku *(January-October)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**626·8**	**755·1**	**9 608·7**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	369·4	516·9	5 462·5
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**18·8**	**23·7**	**218·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**17 588·4**	**34 692·—**	**194 090·—**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	850·4	1 907·2	10 782·8
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	14 383·2	30 178·1	162 199·6
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	344·8	917.7
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 644·3	1 393·8	13 857·5
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**255·8**	**2 297·—**	**16 796·2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	1 103·9	1 210·4	8 636·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 273·—	968.6	6 195·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**82·3**	**79·2**	**850·6**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**11 394·7**	**15 468·6**	**129 450·7**
925, 926, 927, 928-931, 966 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 689·6	6 091·5	45 095·6
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	19·5	3 984·3	26 526·4
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 547·5	2 503·2	11.216·3
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 968·1	1 602·—	17 805·2
XIV - XVI. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**220·5**	**108·4**	**909.—**
XVII - XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**61·3**	**35·2**	**523·5**

Errata: Nr 10. metale różne — jest: 39 261·5 — winno być: 39 406 —.

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

październik *(October)*	1935 —	587.956·5
wrzesień *(September)*	1935 —	639.836.7
październik *(October)*	1934 —	627.805·9
od pocz. roku *(January — October)* .	1935 —	6.104.146.—
od pocz. roku „ „ .	1934 —	5 834.131·9

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.	Październik (October)	Wrzesień September	Od początku roku (January-October)
Przywóz *(imports)*	**375·5**	**71·1**	**7 109·5**
24/26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
30/1—2 — **Ryż** *(rice)*	—	—	500·—
27/3—32 — **Mąka pastewna**	304·8	—	627.4
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	2·5
53—58, 60—64 — **Owoce świeże**	—	—	16.—
59, 61-63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruits)*	—	—	1·2
69—72 — **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	—	—	2·—
76 — **Kawa** *coffee)*	—	—	61·3
78—79 — **Herbata** *(tea)*	—	—	8·1
80 — **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	—	—	1·5
95—97 — **Żywica** *(resin)*	—	—	18·8
116 — **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	50·—	60·—	4 272·7
117 — **Śledzie** *(herrings)*	—	—	24·2
134/1—3 — **Szczecina** *(bristle)*	4·5	—	4·5
198—199 — **Asfalt** *(asphalt)*	—	—	28·9
215—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—		7·3
259—260 — **Cukier**	—	—	268.7
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	—	66.—
295—491 — **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	5·8	—	23·4
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	—	—
424—428 — **Garbniki**	—	—	277·2
429—454 — **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	0·8
492—515 — **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
606, 609 — **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719 — **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	0·2	—	0·2
749—751,753 — **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	—	—	563·—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	9·5	10·—	79·3
742—803 — **Papier** *(paper)*	—	—	40·—
896—927 — **Szkło** *(glass)*	—	—	4.1
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	13·—
930—966 — **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	—	0·6	83·3
— **Różne** *(various)*	0.7	0·5	10·1
Wywóz *(exports)*	**1 898·8**	**1.822·—**	**15.887·3**
23 — **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	10·1	25·1	35·2
24—26 — **Nasiona oleisteróżne** *(various oil seeds)*	255.6	—	786·3
27/3—32 — **Mąka pastewna** *(flour)*	11·6	—	11·6
30/1—2 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	225·3	162·7	7 022·6
40—50 — **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64 **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	0·1	142·3
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)*	53·4	12·6	134·1
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	15·4	1.2	37·6
69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	0·1	—	5·9
76 — **Kawa** *(coffee)*	0·4	5.6	93·4
78 — **Herbata** *(tea)*	—	—	7·3
Kakao *(cocoa)*	31·5	14·8	479·—
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	0·8	—	19·2
95—97 — **Żywica** *(resin)*	75·9	198·2	789.9
104/1,3 — **Trawa morska, trzcina** *(sea grass, seed)*	—	—	11.9
117 — **Śledzie** *(herrings)*	0·8	95·1	249·6
137/2—3 — **Jelita** *(casings)*	1·—	2·7	119·8
142—143 — **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	—	—	7·1
200/8 — **Wazelina** *(vaseline)*	0.6	6·—	39·8
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	39·3	51·6	427·1
148—162 — **Kamienie** *(stones)*	5·3	—	32·—
156/1—2 — **Talk** *(talc)*	—	1·0	9·2
197, 200 — **Oleje** *(oils)*	20·2	—	20·2
198, 199 — **Asfalt** *(asphalt)*	20·9	—	20·9
203—204 — **Wosk** *(wax)*	5·3	7·7	19.7
215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)*	136·7	65·4	1.140·8
216 — **Tran** *(cod-liver-oil)*	17·4	29·3	86.—
254—256 — **Ryby** *(fish)*	0·2	—	4.—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	1.—	34·1	110·3
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	39·6	9·1	173·7
299/18 — **Soda** *(soda)*	43.3	—	43.3
405—425 — **Farby** *(paints)*	1·6	0·6	41·3
404 — **Sadze** *(soot)*	16·9	13.7	44·4
424—428 — **Garbniki**	378·—	614.6	1.155·6
481—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513 — **Skóry** *(skins)*	158·6	83·9	920·7
589/1. 2, 592 — **Wełna** *(wool)*	180·—	220·3	721·3
597—622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	1·2
625, 626 — **Sizal** *(sisal)*	2·1	17·6	21·2
720—724 — **Kauczuk** *(rubber)*	44·6	—	95·7
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	0·8	30·3
779 — **Korek i wyr. z korka**	—	4·6	52·8
794, 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	4·8	4·—	27·2
792—803, 809—819,826 — **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	—	57·8	81·6
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	104·9
930—965 — **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	5·3	42·3	51·8
997 — **Miedź**	86·6	35·8	229·1
1037—1092 — **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	0·2	0·4	1·7
— **Różne** *(various)*	8·4	4·2	189·2
Przywóz i wywóz razem	**2 274·3**	**1.893·1**	**21,996·8**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Październik (October)	Wrzesień September	Od początku roku (January-October)
Przywóz *(imports)*	**2.503·9**	**1.440·8**	**54 943·9**
1—4 — **Zboże** *(grain)*	—	—	288·2
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	2.—	11·9	55·1
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	10·1
31, 32 **Krochmale** *(starch)*	24·6	5·—	50·1

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January-October)*
27/1—3 — **Mąka**	534.7	324·7	2·198·2
27/3—32 — **Mąka pastewna** *(flour)*	—	—	404·5
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	34·—	12·9	105·4
53, 58, 60—64— **Owoce swieże** *(fresh fruit)*	17·6	15·9	57·6
59, 61—63, 66 **Owoce suszone** *(dried fruit)*	10·3	—	26·4
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	0·1	5·1	11.4
76 — **Kawa** *(coffee)*	0.2	—	6·4
77 — **Cykorja** *(succory)*	—	—	3·—
78 — **Herbata** *(tea)*	—	—	0·5
80 — **Kakao** *(cocoa)*	1.4	—	2·4
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	4·2	0·2	9·—
95, 97 — **Żywica** *(resin)*	0·1	—	5·8
121/26 — **Ptactwo bite** *(poultry)*	—	—	3·6
125 — **Jaja** *(eggs)*	—	1·1	7·5
127—200 — **Oleje** *(oils)*	2·2	—	25·2
128/1—4 — **Ser** *(cheese)*	—	—	1·—
131 — **Pierze** *(feather)*	—	—	6·7
137/2a, b — **Jelita** *(casings)*	0·3	1·4	25·6
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils of vegetable origin.)*	1·—	1·—	19·7
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** *(raw fats of animal origin.)*	—	5·—	6.9
228 — **Makaron** *(macaroni)*	2.4	3·5	27·4
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** *(meat preserves)*	0·1	—	6·3
254, 256 **Ryby i konserwy rybne** *(fishes)*	—	—	4·7
259, 260 — **Cukier** *(sugar)*	131·—	224·3	43 149·—
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	37·5	38·—	391·—
280—282 — **Wina** *(wine)*	1·2	1·6	29·9
292/2 **Pasza**	—	—	398·8
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	7·5	9·8	100·1
299/18 — **Soda** *(soda)*	1 203·6	413·—	4 824.9
411/2 — **Biel cynkowa** *(zinc white)*	—	0·3	0·3
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	37·1	23·8	160·4
466—470 — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	0·1	0·6	1·4
492—513 — **Skóry** *(skins)*	11·7	3·9	25·7
534—559 — **Wyroby skórzane** *(Leather goods)*	1·2	—	5·3
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	8·4	1·9	63·8
563—622 — **Tkaniny** *(textile fabrics)*	70·5	38·6	242·2
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	—	0·6	1.2
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny** *(cotton waste)*	—	5·9	5·9
646—648 — **Sznury** *(ropes)*	1·6	0.9	10·9
720, 724 — **Kauczuk**	—	—	61·—
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	2·7	1·5	35·2
752 — **Podkłady kolejowe** *(sleepers)*	—	—	75·—
776 — **Meble** *(bentwood furniture)*	12·4	3·7	58·1

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January-October)*
779—787 — **Korek, wyr. z korka** *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826 — **Papier** *(paper)*	59·1	27·7	233·8
836—847 **Książki i broszury** *(books)*	0·8	—	7·3
862—887 — **Wyroby ceram.** *(ceramic products)*	5·6	7·2	51·1
896—927 — **Szkło i wyroby** *(glass and glass ware)*	10·—	13·8	104·8
930—965 — **Wyr. stal. i metal.** *(iron & steel goods)*	200·—	137·8	1 204·2
968 — **Cynk** *(zinc)*	—	—	58·5
— **Różne** *(various)*	67·7	98·2	275·4
Wywóz *(exports)*	**5 085.—**	**4 589·—**	**40 333·5**
7 — **Kukurydza** *(maize)*	—	—	13·3
23 — **Pestki drzew owocowych** *(fruit stones)*	1·—	3·2	10·—
24—26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	369·2	34·3	641·6
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	2·5	10·3	154·9
24/1—3 — **Mąka** *(flour)*	—	—	90·7
28 — **Kasza** *(grits)*	3·6	8·5	34·7
30 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	1 229·9	1.821·7	11 716·6
31 — **Krochmal** *(starch)*	5·1	42.2	61·1
53, 58, 60—64— **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	236·9	179·—	2 756·—
59, 61—63, 66— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	297·3	120·4	1 403·4
62—72 — **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	1.7	0·1	45·3
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	9·8	8·3	51·6
76 — **Kawa** *(coffee)*	23·5	7·9	269·—
78 — **Herbata** *(tea)*	30·8	29·—	143·7
80 — **Kakao** *(cocoa)*	106·1	177·5	1 457·3
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	20·1	46·3	151·4
95, 97 — **Żywica** *(resin)*	62·3	36.5	1 437·6
104 — **Trawy morskie, trzcina** *(sea grass, reed)*	0·3	10·1	29·2
117 — **Śledzie** *(herrings)*	88·3	49·9	377·5
127—200 — **Oleje** *(oils)*	13·1	65·2	141·7
128/1—4 — **Sery** *(chese)*	—	—	—
129/1—5 — **Kazeina** *(caseine)*	2·4	—	2·9
137/2a, b — **Jelita** *(casings)*	13·5	9·8	233·1
143/1—3 — **Muszle** *(shells)*	—	—	1·5
148 — **Kamienie** *(stones)*	21·1	—	40·3
154 — **Cement** *(cement)*	—	—	0·4
156/1—2 **Talk** *(talc)*	—	0·5	15·5
161 — **Minerały zawier. bor** *(minerals bor)*	—	61·2	61·2
169 1—2 **Azbest** *(asbestos)*	—	—	10·—
170 — **Art. szlifierskie** *(grinding materials)*	7·9	3·2	79·—
177 **Rudy różne** *(various ores)*	—	—	67·9
180 **Węgiel antracytowy** *(coal)*	250·—	—	250·—
198—199 **Asfalt** *(asphalt*	—	—	40·1
200/8, a, b, c — **Wazelina** *(vaseline)*	0·9	3·1	36·5
203—204 — **Wosk** *(wax)*	13·—	7·3	30·6
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(vegetable oils and fats)*	113·5	171·3	1 600·3
213/1—3 — **Pokost** *(varnish)*	—	—	13·8
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)*	516·—	151·6	2 772·9

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January October)*
216 — **Tran** *(whale oil)*	27 1	—	79·6
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)*	26·1	27·9	97·1
259—260 — **Cukier** *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** *(alcohols)*	0·1	0·2	5·8
286, 287 — **Otręby i makuchy** *(bran & oil cokes)*	—	—	34·—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	28·—	33 4	235·—
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	114·6	81·5	731·3
299/18 — **Soda** *(soda)*	37·2	10 3	69·—
408 — **Sadze** *(soot)*	9·7	—	28 5
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — **Farby** *(paints)*	2 2	18·2	83·—
424—427 — **Garbniki** *(tanning extracts)*	149·9	47·1	1184·4
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	3·7	1·1	18·2
466, 470 — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	2·1	2·8	9·1
487 — **Celuloid** *(celluloid)*	13·9	50 6	80·9
492, 513 — **Skóry** *(skins)*	219·4	380·—	3 040·7
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	196 2	1·3	3 590·8
597, 605, 613 622 — **Tkaniny** *(textiles)*	1·9	0.5	21·2
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)*	11·2	39·9	62·6
623 — **Len i konopie** *(flax and hemp)*	—	—	0·2
625—626 — **Sisal** *(sizal)*	15·8	8.4	146·2
646—648 — **Sznury** *(ropes)*	26·8	0·2	77·4
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)*	158·8	164·1	822·1
725, 746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	12·—	17·3	53·7
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	38·8
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	9·6	16·5	72·3
779 — **Korek, wyroby z korka** *(cork goods)*	—	1·2	14·2
792, 803, 809 826 — **Papier** *(paper)*	105 6	62·4	303·6
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	6·2	15·7
807—808 — **Fibra** *(fibre)*	3·7	2·4	27·8
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	0.3	11·3	26·6
896—927 — **Szkło i wyroby** *(dass and glass ware)*	2·—	—	3·9
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	2.8	58·8	147·—
927 — **Żelastwo** *(złom)* *(scrap iron)*	—	—	24·3
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*	336.	26·6	253·7
966/1—4 — **Cyna** *(tin)*	77·5	8·5	146·2
977 — **Miedź** *(copper)*	340·5	427·9	2 191·1
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	3·7	9·8	248·—
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	0·2	3·3
— **Różne** *(various)*	9·2	17·—	103·2
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**7.588·9**	**6 029·8**	**95.277·4**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

październik (*October*) . . . . . . 1935 — 5?7.819 7
wrzesień (*September*) . . . . . . 1935 — 647.759·6
październik (*October*) . . . . . . 1934 — 648 543 7
od początku roku (*Janury-October*) . 1935 — 6.222.420.2
od początku roku . . . . 1934 — 5.934.798.9

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	60	24	59.371	60	53	58.230	117.601	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	3	2	1.443	3	4	1.443	2.886	17
Anglja *(Great Britain)*	26	1	36.781	26	19	36.134	72.915	3
Danja *(Denmark)*	45	25	34 577	50	43	35.667	70.244	5
Estonja *(Estonia)*	7	1	3.012	6	5	2.795	5 807	14
Finlandja *(Finland)*	15	4	17.929	11	7	14.229	32.158	8
Francja *(France)*	1	—	1.931	1	1	1.931	3.862	16
Grecja *(Greece)*	7	—	18.727	5	5	12.585	31.312	9
Hiszpanja *(Spaine)*	1	1	2 276	1	1	2.276	4.552	15
Holandja *(Holland)*	11	9	9.447	10	8	7.945	17.422	10
Irlandja *(Ireland)*	1	1	284	—	—	—	284	20
Islandja *(Island)*	1	—	520	1	1	520	1.040	19
Łotwa *(Latvia)*	5	1	5.320	5	3	5.320	10.640	11
Niemcy *(Germany)*	54	28	34.661	58	40	37.431	72.092	4
Norwegja *(Norway)*	31	18	17.912	32	20	21.001	38.923	7
Rumunja *(Romania)*	2	—	4.509	2	2	4 509	9.018	12
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	7	3	21.693	6	4	18.599	40.292	6
Szwecja *(Sweden)*	115	33	90.208	126	112	97 922	188.130	1
Turcja *(Turkey)*	—	—	—	1	—	154	154	21
Włochy *(Italy)*	2	1	6.147	1	1	2.385	8 532	13
Z. S. S. R. *(U. S. S. R.)*	—	—	—	1	—	1.412	1.412	18
Razem *(total)*	**394**	**152**	**366.778**	**406**	**329**	**362.498**	**729.276**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	420	167	420.262	407	336	409.604	829.866	—
Ten sam miesiąc 1934 r. *(August 1934)*	*380*	*129*	*358.503*	*391*	*326*	*376.269*	*707.264*	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	3.887	1.632	3.736.583	3.896	3 189	3.744.130	7.480.713	—
Od pocz. r. 1934 *since beginning of 1934*	3.793	1.592	3.396.182	3.806	3.013	3.414 921	6.811.103	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku 930,9 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 35; c) średni postój statków: 47,2 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W PAŹDZIERNIKU

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze		
Troć	—	—	—	—	150	—	—	150
Płastugi: a) Stornia	16870	27920	4100	5050	10700	—	—	64.640
b) Zimnica	3120	2190	30	210	—	—	—	5.550
c) Gładzica	—	2290	80	300	—	—	—	2.670
d) Skarp	800	3200	80	370	1310	—	—	5.760
Śledzie morskie	59580	1050	4250	400	380	—	**)	65 660
Szproty	26150	690	21700	1650	—	—	—	50 190
Węgorze	4040	830	19200	2600	1210	—	—	27.880
Wątłusze	10680	8570	3150	2820	920	—	—	26.140
Węgorzyce	—	2150	150	—	—	—	—	2.300
Szczupaki	—	—	750	—	2910	—	—	3 660
Okonie	680	—	1100	—	50	—	—	1.830
Płotki	—	—	—	—	500	—	—	1.500
Certy	—	750	—	—	500	—	—	1.250
Razem październik	**121.920**	**49 640**	**54 590**	**13 400**	**18.630**	—	—	**258.180**
ubiegły miesiąc	105.710	59.680	54.600	15.680	24.630	—	859.800	1.120.100
od początku roku	3.810.620	2,902.130	1,593.290	107.840	303 450	269.830	1.741.300	10,728 460

**) Uwaga: Połowu śledzi dalekomorskich za miesiąc październik b. r. nie podano, wobec nieotrzymania danych przed drukiem W. P. G.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Październik (*October*)				Wrzesień (*September*)	Październik (*October*)				Wrzesień (*September*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**15**	**21**	**14**	**50**	**109**	**29**	**19**	**48**	**98**	**57**
Hull	—	5	2	7	30	—	6	—	6	34
Londyn	15	16	12	43	79	29	13	50	92	23
Argentyna	—	—	—	—	**3**	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Belgja	**27**	**6**	**4**	**37**	**17**	—	—	—	—	—
Antwerpja	27	6	4	37	17	—	—	—	—	—
Danja	**25**	—	**3**	**28**	**11**	—	—	—	—	—
Aarhus	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Kopenhaga	25	—	3	28	10	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	**2**	**6**	—	**1**	**7**	—
Tallin	—	—	—	—	2	6	—	1	7	—
Finlandja	**3**	—	**2**	**5**	**27**	—	—	—	—	**1**
Helsinki	3	—	2	5	27	—	—	—	—	1
Francja	—	**7**	**1**	**8**	**9**	—	—	**499**	**499**	**486**
Le Havre	—	7	1	8	9	—	—	499	499	486
Holandja	**2**	—	**5**	**7**	**18**	**2**	—	—	**2**	**3**
Rotterdam	2	—	4	6	18	2	—	—	2	3
Inne porty	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	**177**	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	177	—	—	—	—	—
Niemcy	**2**	**1**	—	**3**	**4**	—	—	—	—	**1**
Hamburg	1	1	—	2	3	—	—	—	—	1
Lubeka	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Inne porty	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Norwegja	—	—	**1**	**1**	**3**	—	—	—	—	—
Flekhefjord	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Fredrihstad	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	**3**	—	**321**	**324**	**146**	**4**	—	**375**	**379**	**711**
New-York	3	—	321	324	146	4	—	375	379	711
Rumunja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**480**
Costanca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	480
Szwecja	**9**	—	**14**	**23**	**2**	—	—	**1**	**1**	—
Göteborg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Stockholm	9	—	10	19	—	—	—	1	1	—
Inne porty	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	**690**	—	—	—	—	—
Triest	—	—	—	—	690	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	**2**	**3**	**3**	**8**	**36**	—	**8**	**7**	**15**	**21**
Gdańsk	2	3	3	8	36	—	8	7	15	21
Wyspy Kanaryjskie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**2**
Tenerifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**154**
Leningrad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154
Razem	**88**	**38**	**368**	**494**	**1.254**	**41**	**27**	**933**	**1011**	**1916**
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*)	794	417	8.458	9 669	—	391	516	11808	12715	—

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedynczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 80206.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.